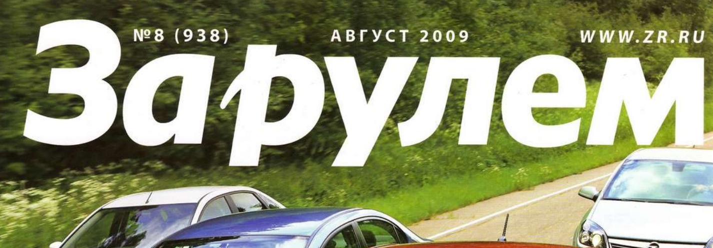


УАЗ ПОЕДЕТ ЛУЧШЕ
» 156

«ТИГУАН» РАСХОДУЕТ ПЯТЬ ЛИТРОВ
» 62

«КАЛИНА» ТОРМОЗИТ ПЛОХО
» 136

СТРАХОВЩИК С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ
» 188

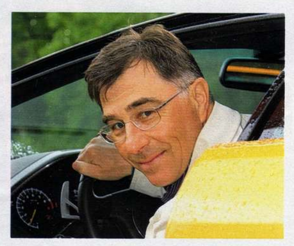
АМБИЦИИ «ЦЕРАТО»

FORD FOCUS • HONDA CIVIC • KIA CERATO • OPEL ASTRA
» 20


ISSN 0321-4249
09008
9 770321 424007

PORSCHE PANAMERA
» 104
ТАК ЕЩЕ НЕ ДЕЛАЛИ





Мертвые души

Признаюсь честно: гоголевские «Мертвые души» не перечитывал с советских времен. Тогда нам даже не пытались объяснять, зачем они, эти души, были Чичикову нужны. Да мы и не спрашивали. Наверное, это в характере русского человека, который так тонко чувствовал великий писатель. Персонажи Гоголя по сравнению с современными были в лучшем положении – им деньги ДАВАЛИ. А вот сейчас реализуется та же схема, но у нас деньги БЕРУТ. Редакционная почта завалена однотипными сообщениями от несостоявшихся автовладельцев, заплативших дилеру за новенький автомобиль и тщетно ожидающих его выдачи с правом регистрации. При этом «мертвой душой» может быть и авто, и паспорт транспортного средства, и, в конце концов, сумма, полученная от клиента под обещание продать ему машину. В любом случае современные чичиковы тащат оказавшиеся в их распоряжении активы в банк и получают под них кредиты (на что они их потратят, нам с вами остается только гадать). Простой экономист Карл Маркс сразу заметил бы: что-то в этих товарно-денежных отношениях не так… Капитал сменил хозяина, однако покупкой пользоваться нельзя: души-то мертвые! Дилеры кивают на Москву, Европу и кризис: мол, разбирайтесь с ними сами! Отговорок много: завод не поставил автомобиль, паспорт на него арестован, цены взлетели вверх… Представительства именитых фирм тут же посылают вас обратно: дескать, не видели мы ваших денег! И даже мировой судья не властен над мертвыми душами, хотя схемы надувательства очевидны: расплатиться деньгами клиента за собственный кредит – раз, заложить паспорта автомобилей в банке под кредит – два, набрать обязательств и объявить себя банкротом – три! Вот и мчится опять чичиковская птица-тройка по нашим просторам: Екатеринбург, Новосибирск, Уфа, Пермь… В каком городе следующая остановка? Стоянка-склад автомобилей на июньском фото забита до предела. Но проблема мертвых душ не ограничена конкретным шильдиком, она касается всего рынка! И возникла она в секторе автомобильных дилеров, который явно нуждается в хирургическом вмешательстве. Только лечить его надо не за счет потребителя, который пока так и не понял, зачем хитрый Чичиков покупал мертвые души.

***P.S.** Вы все еще хотите купить автомобиль? Мой совет: найдите продавца, у которого есть живой товар. Подписывайте договор, подержав в руках паспорт транспортного средства. И только после этого платите деньги… Счастливого пути!*



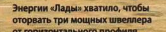
Петр Меньших



С места в барьер

«За рулем» впервые провел крэш-тест в реальных дорожных условиях.

Современные металлические ограждения спасают жизнь даже при очень сильных столкновениях, но конструкторам есть над чем поработать, чтобы автомобиль не разворачивало. Ограждению необходим еще один горизонтальный профиль!



Энергии «Лады» хватило, чтобы оторвать три мощных швеллера от горизонтального профиля







По статистике, одна из наиболее типичных аварий – удар движущегося со скоростью 90 км/ч автомобиля правой стороной под углом 20 градусов в дорожное ограждение.
В момент удара штатно сработала водительская подушка безопасности (пассажирской в этой комплектации «Приоры» нет). Ограждение, как ему и положено, деформировалось.
«Приора» уложилась в предусмотренные для нее нормативные требования: осталась на своей полосе. Но развернулась. Причина: ударившись об ограждение, автомобиль поднырнул под его горизонтальную часть, зацепился за вертикальный профиль колесом. Результаты теста показали: ограждению необходим еще один горизонтальный профиль – ниже основного (такие на дорогах уже устанавливают). Он не даст легковому автомобилю зацепиться.
«Лада-Приора» испытание выдержала с честью – «помогла» ограждению погасить огромную энергию удара. Но самое существенное: расшифровка данных многочисленных датчиков показала, что «водитель» и «пассажир» практически не пострадали! Окажись на месте манекенов живые люди, они отделались бы легкими ушибами.
Ради таких ограждений не обидно и постоять в пробках!

Кузов «Приоры» сработал надежно, погасив, вместе с ограждением, огромную энергию удара.

Развернуло «Ладу» потому, что колесным диском она задела вертикальные опоры ограждения.



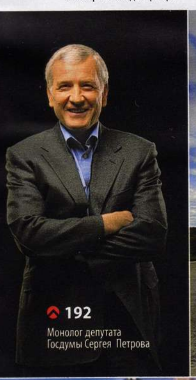
Не будь «водитель» и «пассажир» пристегнуты, последствия для них оказались бы несравнимо тяжелее. Подушка «Приоры» сработала безотказно, хотя в данном случае она сыграла роль средства страховки, второго по значимости.

Если вы чувствуете, что не справитесь с автомобилем, лучше направьте его в ограждение, нежели в поток попутных или встречных машин.








192
Монолог депутата Госдумы Сергея Петрова



84 **ОНИ – БОЛЬШОГО ГОРОДА**
Тест «ФИАТа-Панда», «Пежо-107», «Сузуки-Сплэш»



76 **АРОМАТ ОСЕННЕГО ЦВЕТКА**
«Опель-Астра»



36 **ЗАДОК ЦЕНОЮ В МИЛЛИАРД**
Универсал «Лада-Приора»









АВТОМОБИЛИ НОМЕРА




САДОВЫЙ ГИПЕР
А632НУ 199




М077ОЕ 150




Scirocco
Х693РМ 177


EUROCUP
Russia
PIRELLI
15


44 20 МОФ

Французский лев на семерых

В металле минивэн «Пежо» под номером 5008 впервые покажут во Франкфурте.



Но уже сейчас можно познакомиться с новинкой, заочно – по официальным фотографиям и описанию. Под «шкурой» микроавтобуса скрывается давно знакомое шасси «Пежо-308». И хотя длина машины лишь около 4,5 м, внутри достаточно комфортно могут разместиться семь седоков. А в пятиместной версии «пять тысяч восьмого» пассажирам и вовсе будет просторно. Этому способствует не только привычно обрубленный автобусный задок, но и выдающийся далеко вперед капот, плавно переходящий в ветровое стекло площадью 1,7 м^2. Кроме увеличения салона, такой дизайн уменьшил коэффициент аэродинамического сопротивления до 0,29 – отличный результат!

Водитель вправе почувствовать себя за рулем не автобуса, но седана: баранка установлена почти вертикально, что, однако, не помешало сохранить высокую посадку, типичную именно для минивэнов. Прямо перед глазами – хорошо читаемая комбинация приборов, показания которых дублируются на ветровом стекле системой «хед-ап».

Уже упомянутое огромное ветровое стекло переходит в столь же большую панорамную стеклянную крышу. А вообще площадь остекления новинки достигает почти 6 квадратных метров!

Сиденья второго ряда могут передвигаться вперед-назад на расстояние до 130 мм, при этом наклон каждой спинки регулируется отдельно. Каждое из трех кресел можно сложить и бесследно скрыть в полу, что позволяет свободно организовать внутреннее пространство для перевозки багажа длиной до 2,76 м!

Если в седане ручки управления климат-контролем доступны лишь сидящим спереди, то в новом минивэне управлять потоками воздуха можно и со второго ряда, причем отдельные каналы направят обдув и на «галерку». Сидящие там не обделены заботой о безопасности: боковые подушки-занавески защищают всех седоков.



PEUGEOT 5008

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1600* см^3; мощность – 115 кВт (156 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
7-местный 5-дверный; габариты (длина × высота) – 4530×1630 мм; объем багажника – 579/1754 л.

РАСХОД ТОПЛИВА:
в смешанном европейском цикле – 7,1 л/100 км.

**Данные предварительные.*

В условиях неопределенности

Сделки по распродаже дочерних предприятий «Джи-Эм» до сих пор под вопросом. Так, «Хаммер», который все считали уже проданным китайцам, таковым еще не является, поскольку правительство КНР выступило против приобретения производства прожорливой машины, идущей вразрез с концепцией автомобилизации страны. Не все ясно и с «Опелем»: сейчас рассматривается альтернативный вариант продажи фирмы китайской BAIC, а к Сбербанку и «Магне» предъявляются новые требования, способные оставить подписанный протокол о намерениях лишь намерениями. И только СААБ, кажется, точно ушел под крыло шведского «Кёнингсегга» – производителя дорогих суперкаров.

Подбросили деньжат

Госпрограмма по субсидированию автокредитов расширилась – теперь она облегчает приобретение легковушки или коммерческого автомобиля стоимостью до 600 тыс. руб. Срок займа увеличен до трех лет, размер первоначального взноса снижен с 30 до 15%. Правительство выделило 1 млрд. руб. на субсидирование 2/3 ставки рефинансирования по лизинговым платежам (отчего более всех выиграет «Группа ГАЗ»). Вместе с тем общий объем субсидий остался прежним, а значит, кредитов на всех желающих не хватит.



В расширившийся ценовой коридор теперь «помещаются» калининградские «Шевроле-Авео» и «Лацетти», а также «Круз», к выпуску которого готовятся на заводе «Джи-Эм» под Питером. А кроме них «Фольксваген-Джетта» и новый «Гольф» (минимальная цена машины калужской сборки – 592 тыс. руб.).

Все это, конечно, заманчиво, но сегодня существуют предложения не хуже, например, кредиты автопроизводителей. Скажем, заем для покупки машин маркок «Рено», «Дэу», «Сузуки» и некоторых других предоставляется вообще с нулевой переплатой. Привлекательность госкредита снижается и из-за необходимости заплатить налог на прибыль – с разницы между ставкой рефинансирования и реальными процентами. А при оформлении кредита от производителя налог платить не надо: ссуда оформляется как скидка.

Более подробно о «путинском» кредите – в ближайших выпусках ЗР.

Золотая нефтяная капля

Премия под таким названием (Goldener Öltropfen) досталась литий-ионной батарее, впервые установленной на серийный автомобиль «Мерседес-Бенц S 400 Гибрид». Технология защищена 25 патентами и позволяет автомобилю представительского класса умерить свой аппетит до скромных 7,9 л бензина на сотню. Отметим, что изменение цен на нефть и разразившийся кризис заставили целый ряд фирм свернуть проекты автомобилей на топливных элементах, требующих развития водородной инфраструктуры, в пользу электромобилей, заряжаемых из розетки и снабженных, кроме батареи, вспомогательным ДВС, позволяющим увеличить максимальный пробег.



Спортбэк: вид сзади



Семейство «Ауди-А5» пополнилось новым кузовом спортбэк, объединяющим в себе элегантность купе с практичностью универсала. Пока фирма опубликовала лишь фотографию задка новинки, в котором, впрочем, и сосредоточена основная изюминка.

Итак, стремительная пятидверка радует каждого из четырех седоков удобной посадкой-высадкой и позволяет загрузить 480, а то и все 980 л поклажи. Резвость машине обеспечивают бензиновые двигатели с непосредственным впрыском или дизели мощностью от 211 до 265 л.с.

КОРОТКО

16-й конкурс Гран-при «За рулем» стартует в сентябре. Уже в следующем номере журнала мы опубликуем каталог новинок и карточку для голосования, которую предложим заполнить читателям. Опыт прошлых лет позволяет прогнозировать, что в жюри войдет до 30 тысяч автомобилистов. Результат их работы – список лучших автомобилей 2010 года – мы представим в январе.

6 букв будет отныне достаточно для обозначения отражающего брелока, помогающего пешеходу быть более заметным ночью на дороге. В конкурсе на лучшее название световозвращателя, организованном фирмой 3М, победил сотрудник «За рулем», предложивший называть его словом «бликер».

110-летие начала движения электрического транспорта в столице было отмечено парадным выездом 10 вагонов разных моделей. Трамвай марки «Ф» работал на линиях дольше всех – с 1907 по 1959 год, при том что выпуск его прекратился в далеком 1912 году.



110 лет в Великобритании и год в России – юбилейные даты фирмы Tungstone Batteries, выпускающей аккумуляторные батареи как для потребительского рынка, так и для ряда европейских автозаводов. Батареи российской сборки представлены брендами Lights of Nord и «Омега», предназначенными для отечественных авто и недорогих иномарок.



KIA FORTE KOUP EX

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1998 см³; мощность – 115 кВт (156 л.с.); максимальный крутящий момент – 195 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 2-дверный; база – 2649 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4481×1765×1400 мм.

Расход топлива в городском и загородном американских циклах – 9,4 и 6,9 л/100 км соответственно.

Громкое купе

Пока автопром США корчится в тисках кризиса, корейцы предлагают все новые модели своих авто. Так, в 2010 году на улицах американских городов появится «КИА-Форте Куп».

Нью-йоркская премьера этого купе, созданного по мотивам концепта «Куп», была громкой хотя бы потому, что это первая двухдверная машина в линейке КИА. Если сравнивать с базовым седаном «КИА-Форте», купе получилось заметно короче и ниже, однако в нем, тем не менее, достаточно комфортно могут разместиться пять человек. Новинку будут выпускать в двух версиях – EX и SX, отличающихся друг от друга не только мощностью двигателей, но и настройкой подвески. Если первый вариант больше утилитарный (хотя это слово к купе не слишком подходит), то второй призван потешить гоночные амбиции владельца, чему способствуют 173 л.с. под капотом и 6-ступенчатая коробка передач.

Чтобы седоки не скучали в дороге, автомобиль оборудован аудиосистемой с шестью динамиками, способной воспроизводить записи в стандарте MP3 и принимать передачи цифрового спутникового радио «Сириус». Разъем USB, слот для iPod и интерфейс «блютус» для мобильного телефона довершают описание возможностей штатного ресивера.

Безопасность седокам обеспечивают ABS, ESP, система контроля за давлением воздуха в шинах и, на случай аварии, шесть подушек безопасности.

Все это оборудование нисколько не уменьшило полезный внутренний объем салона, составляющий 2,57 кубометра, так что сообщение о полноценных пяти местах кажется вполне правдивым.



Классика в Подмосковье

«Ралли-Клуб Классических Автомобилей» при поддержке Российской автомобильной федерации и НПФ «ГАЗФОНД» 15 августа даст старт ралли «Подмосковье Classic», которое в этом году станет этапом Кубка России по соревнованиям на классических автомобилях. В соревнованиях примут участие более 70 автолюбителей на ретромобилях 40–80-летнего возраста. Маршрут ралли завершится в Москве. Особенность «Подмосковья Classic» – сложная спортивная составляющая гонки. Сначала судьи дают возможность пилотам показать свой водительский класс на трассе слалома, а затем их ждет 150 км запутанного маршрута.





Экстремальная эволюция

И без того стремительный «Мицубиси-Лансер Эволюшн X» благодаря новой версии FQ-400 стал вовсе недосягаемым на дорогах.

Индекс говорит о том, что под капотом в стандартных 2 литрах рабочего объема беснуются более четырех сотен (точнее, 408) «лошадок», которые разгоняют автомобиль до сотни за 3,8 с. Максимальная скорость в 250 км/ч ограничена при этом лишь настройкой контроллера, но никак не возможностями мотора с турбонаддувом и системой регулировки фаз MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control). Бешеный крутящий момент (525 Н·м при 3500 об/мин) передается трансмиссией S-AWC на все четыре колеса, причем водитель может выбрать один из трех режимов управления тягой: «шоссе», «гравий» или «снег».

К услугам владельца этого болида полный набор развлечений, предоставляемых ресивером с жестким диском на 30 Гбайт, и возможность поболтать по телефону «без рук» благодаря встроенному «блютусу».

Но, конечно, самая главная фишка новинки – до предела форсированный двигатель, в чьи цилиндры топливо подается через специальные форсунки «хайфлоу», а отработав, вылетает в виде газов через трубу диаметром свыше 75 мм, рождая непередаваемый грозный рык. Турбина также была разработана заново, как и интеркулер, эффективность которого существенно увеличили.







КОРОТКО

Правительство дало отрицательный отзыв на законопроект, предусматривающий передачу проведения гостехосмотра автомобилей от ГИБДД сторонним, в том числе коммерческим, организациям. Таким образом, введение новой процедуры, как предполагалось, с 2010 года вызывает серьезные сомнения.



Чешская фирма «Милотек» освоила выпуск специальных экономичных «дневных» фар для автомобилей «Шкода-Румстер» и «Фабия». Пара светодиодных линеек (общей стоимостью 265 евро) устанавливается в воздухозаборники бампера рядом с противотуманными фарами.

Гибридные автомобили «Вольво» с возможностью подзарядки от электросети и езды на небольшие расстояния на электротяге должны появиться в 2012 году, заявил Стефен Оделл, президент компании. Но уже сегодня она заключила с поставщиком электроэнергии «Ваттенфалл» соглашение о развитии будущей зарядной инфраструктуры.



Узнать за 60 часов

С 17 по 21 августа на полигоне близ Дмитрова пройдет первенство заводской марки «60 часов «За рулем».

Насколько надежны автомобили? Как адаптированы к российским дорогам? Готовы ли к испытаниям на высоких скоростях? Какой наиболее вынослив? Ответы мы получим в ходе традиционного 60-часового первенства.

На старт марафона выйдут популярные новинки авторынка. Условие, которое редакция соблюдала до сих пор, остается в силе: машины должны быть российского производства. В этом году мы наконец подбираемся к давно интересующей читателей группе машин: легкие вседорожники, кроссоверы, SUV – выбирайте термин по душе. Участники представлены на фото. Им предстоит нелегкая пятидневка – большую часть времени машины будут идти на максимальной скорости по кольцу полигона; предусмотрен также солидный довесок в виде грунтовых и булыжных дорог. В случае поломки регламент отводит всего один час на ее устранение. Разные скоростные качества автомобилей уравнивает тот факт, что каждому нужно продержаться одинаковое время, а именно 60 часов, продемонстрировав выносливость и надежность.

Ныне машины проходят обкатку, а подробности мы расскажем в следующем номере. Полный репортаж о ходе первенства «60 часов» будет опубликован в октябрьском выпуске журнала и на сайте zr.ru. Не пропустите!



KIA SPORTAGE (Калининград)
2,0 л, 112 л.с., 162 км/ч, комплектация E egance, 859 000 руб.

CHEVROLET CAPTIVA (Санкт-Петербург)
3,2 л, 230 л.с., 204 км/ч, комплектация LT, 1 184 600 руб.

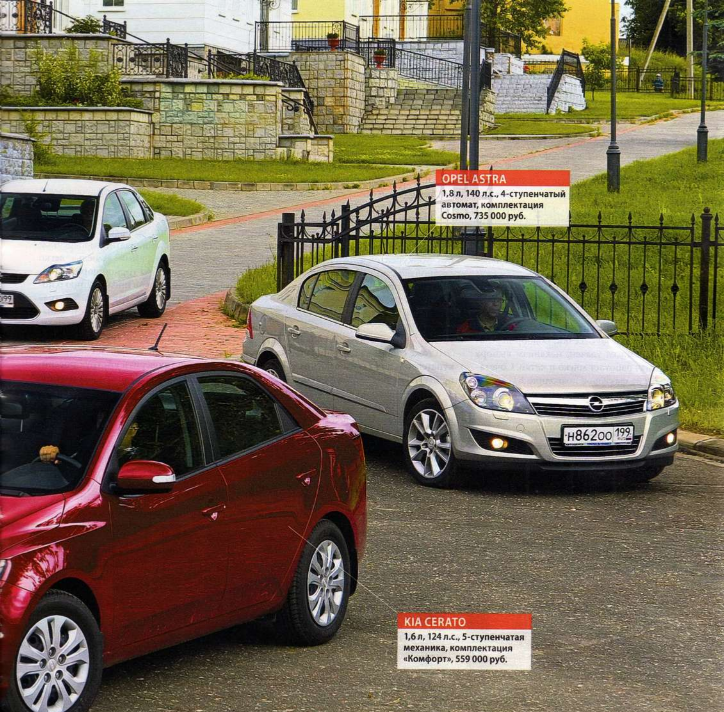
VOLKSWAGEN TIGUAN (Калуга)
2,0 л, 140 л.с., 182 км/ч, комплектация Track&Fie d, опции, 1 269 180 руб. См. также ЗР, 2009, № 7, 8.

FORD FOCUS
2,0 л, 145 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Titanium, 753 600 руб.

HONDA CIVIC
1,8 л, 140 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Executive, 793 550 руб.

Двигатель торговли

В нынешней экономической ситуации искусство торговать актуально, как никогда. На фоне тотального падения продаж в салоны КИА поступили первые экземпляры нового седана «Церато». Чем способен привлечь покупателей «кореец»? Насмотревшись рекламных роликов, на полигон для сравнения новинки с уже снискавшими популярность аналогами отправился Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.



ВЗГЛЯНИ ПО-НОВОМУ!

Этот слоган призывно кричит с печатных страниц рекламы «Церато». Что же, попробую. Это нетрудно, ведь и новая КИА смотрит на меня совсем не так, как предшественница. Застенчивый в прошлом, нынче взгляд прищуренных фар колкий, прямо как у одного из японских конкурентов. И корма вызывает ассоциации. Сдается, многие идеи подсмотрены у именитых восточных соседей. Или это только кажется? Ведь известно, что для европейцев все азиаты на одно лицо, как, впрочем, и для азиатов – европейцы. Как бы то ни было, дизайн удался. Настолько, что хочешь поскорее заглянуть в салон и убедиться: «корейцы» наконец-то поднялись по эволюционной лестнице на этаж, обжитый «японцами». А ну-ка...

Увы, надеждам не суждено оправдаться. Самое яркое в интерьере – вплетенные друг в друга овалы приборной доски, но и эта идея давно обыграна конкурентами. Конечно, комплектация у тестируемого экземпляра спартанская: ни тебе вставок под алюминий, ни кожаной оплетки руля, ни двухцветного пластика. Вся эта роскошь, как и 2-литровый мотор, появится осенью. А пока перед нами серый, как пасмурный вечер, и жесткий, как офисный стол, салон. Но собран он безупречно.

«Церато» дает достаточно поводов для оптимизма. Он стал выше и шире, на 40 мм растянута база, так что тесным автомобиль не назовешь. Особо отмечу простор для задних пассажиров. А каково водителю? В довольно мягком, высоком кресле уютно, хороша и обзорность. Если вы впервые за рулем «Церато» с механической коробкой, привыкайте к особенностям: четверо испытателей хотя бы раз, но глушили невольно мотор на старте. Причина в чрезмерно требовательной педали сцепления: момент смыкания дисков поймать сложно. Мотор же, хотя и отличается завидной тяговитостью с полутора тысяч оборотов, на самых «низах» везти отказывается. Других претензий к силовому агрегату не возникает: двигатель ровно раскручивается до отсечки, подбор передаточных чисел удачен, механизм выбора передач работает мягко и четко. Сочетание этих факторов позволило КИА объехать в спринте более мощных, правда, «автоматических» оппонентов.

На трассе «Церато» вновь сдает позиции. Кузов постоянно раскачивается то по продольной оси, то по поперечной, вызывая иллюзию рыскания. На самом деле КИА держит заданный курс, но разобщенность шасси и кузова вызывает желание «что-нибудь подкрутить». Еще больше разрывает взаимосвязь водителя с автомобилем гидроусилитель. Он передает на руль настолько искусственную отдачу, что захотелось заглянуть под капот, чтобы убедиться: точно не электричество? Точно!.. С первых же километров стало очевидно, что КИА вдобавок и самый шумный автомобиль из четырех испытуемых. Инструментальные замеры это подтвердили.

Мы честно старались посмотреть на КИА по-новому. Он всеми силами пытался доказать, что не хуже именитых конкурентов с многолетней родословной. Да и стоит в сопоставимой комплектации ненамного дешевле. А раз так, то никаких поблажек в оценке быть не может!

ДАЙ ВОЛЮ ВООБРАЖЕНИЮ

Это тоже слоган для потенциальных покупателей – под таким девизом «Опель» продает в Восточной Европе седан «Астра». Однако и сами инженеры проявили фантазию: не стали «пришивать» багажник к хэтчбеку, а обратились к производной – взяли за основу универсал, колесная база которого длиннее на 88 мм. Таким образом удалось увеличить на 15 мм пространство для ног задних пассажиров и выкроить, как мы выяснили в ходе замеров, 420 л под багаж. Теперь все хорошо, как никогда раньше? Несмотря на то что задний диван отодвинут назад и вниз, «Астра» по-прежнему не самый просторный автомобиль, особенно по сравнению с КИА. Багажник объемист, но совсем небольшое окно за спинкой сиденья ограничивает его потенциал.

Изменилась ли управляемость? Безусловно. Седан не только тяжелее на 116 кг и длиннее на 288 мм, у него более комфортные амортизаторы, иные пружины и стабилизатор поперечной устойчивости. С ними «Опель» легко ныряет в повороты горной дороги, точно передавая на руль информацию о положении колес. Под сброс газа «Астра» проявляет склонность к заносу, однако его эффективно гасит неотключаемая система стабилизации. Все просто и понятно!.. Покончив с горными экзерсисами, решили проверить «Астру» российскими реалиями. Лучшего испытания, чем поездка за пару сотен километров от Москвы, не придумать, решили мы – и отправились в город Торжок.

На трассе выявилось еще несколько особенностей. Во-первых, «Астра» осталась верна немецкому стилю в настройке подвесок: машина идет мягче одноименного хэтчбека, но все же намного заметнее, чем остальные участники про-





Хочешь идти в ногу со временем – будь любезен, внедри в оснащение салона разъемы USB и для iPod.



Откинуть спинку заднего сиденья в КИА можно лишь из багажника.



KIA Cerato

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель представлена в 2008 году, продажи в России стартовали весной 2009-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 и 2,0 л (124 и 156 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Комфорт», «Люкс».

ЦЕНА В РОССИИ:
559 000–639 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Просторный задний диван, напористый двигатель, хорошая избирательность механической коробки.

− Высокий уровень шума, склонность к раскачке, неинформативное сцепление, малоэффективный кондиционер.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,5** полная оценка по категориям в конце статьи

KIA Cerato – автомобиль просторный, вместительный, эффектный. Для победы в тесте ему не хватило лоска в салоне, удачных настроек ходовой части.

бега, вздрагивает на мелких неровностях и трясет пассажиров. В этом (впрочем, как и в хорошей управляемости) повинны, конечно, и 17-дюймовые шины.

Тем, кто путешествовал машиной между двумя столицами, знакома специфика связывающей их дороги: разметка постоянно передает средний ряд от вас – встречным. Отсюда и рваный темп езды. Четырехступенчатый автомат «Астры» в сочетании с неотзывчивой педалью газа поначалу расстраивал. Но стоило нажать на расположенную на консоли кнопку «Спорт», у «Опеля» буквально выросли крылья. Переключения на повышенную – на максимальных оборотах; акселератор – сама чувствительность! Приятно, что для нашего климата в коробке предусмотрен и зимний режим.

Что сказать, подытоживая? «Астра» – модель зрелая, и, хотя вскоре на дорогах появятся хэтчбеки нового поколения, время для нее на несколько лет остановилось... Это не всегда плохо.

POWER OF DREAMS

Если бы «Хонда» собралась русифицировать слоган, я предложил бы свой вариант: «Мечтать не вредно». Кто сказал,



Opel Astra Sedan

Модель представлена на автосалоне в Стамбуле в 2006 году. Производство налажено в Польше.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 и 1,8 л (115 и 140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат, роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Essentia, Enjoy, Cosmo.

ЦЕНА В РОССИИ:
502 900–634 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Надежная управляемость, отличные тормоза, удобные сиденья.

(–) Жесткая подвеска, посредственная обзорность, неудобное управление климат-контролем.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Opel Astra – благодаря седану «Астра» предыдущего поколения остается актуальной для многих практичных клиентов.



Автоматическая коробка «Опеля» работает весьма плавно. У нее есть зимний и спортивный режимы.



Приятная мелочь – подсветка перчаточного ящика.



что седан должен быть консервативным? И где написано, что мода на цифровые спидометры ушла вместе с восьмидесятыми? Мечтайте о большем! Пусть конкуренты завистливо рассматривают футуристичный салон, дивятся смелости несимметричных форм панели, судачат о коротком капоте и миниэвэновских оконцах в передних стойках. Молодое поколение среагировало на этот «Сивик», как на появление кока-колы в СССР, – смело все складские запасы. Теперь, несколькими годами позже, «Хонда» продает чуть подретушированную версию седана.

Фанатам европейского автопрома философию «Сивика» понять порой сложно. В нем многое подчинено логике, но и сдобрено эмоциями. А кое-что не мешало бы изменить. Например, короткую подушку сиденья и ступенчатую регулировку наклона спинки, удобную лишь в том случае, если вы, подобно Штирлицу, решили вздремнуть в салоне.

И все же плюсов несравнимо больше. «Сивик» – один из немногих автомобилей с плоским полом в задней части салона, благодаря которому там можно неплохо устроиться втроем. В этом классе вы вряд ли найдете много моде-





Овалы на приборной панели давно в моде у японцев, теперь ее ввели корейцы.

Салон КИА и радует, и огорчает: насколько хороша эргономика, настолько дешево смотрится отделка.





В «Опеле» самая простая комбинация приборов. Но не менее информативная, нежели у конкурентов.

Интерьер «Опеля» можно назвать излишне сдержанным. Однако упрекнуть в низком качестве отделки язык не повернется.





При желании свечение приборов «Сивика» можно полностью заглушить – возникает непривычное ощущение.

Футуризм салона «Хонды» просто ошеломляет, но с точки зрения эргономики все в полном порядке.





Объемная вставка с двумя малыми циферблатами и дисплеем маршрутного компьютера добавляет шика.

Мягкий и тихий салон «Форда» украшают вставки под углепластик.



Honda Civic

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Восьмое поколение модели вышло в свет в 2006 году. В 2009-м седан подвергся легкой модернизации.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 1,8 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Comfort, Elegance, Executive.

ЦЕНА В РОССИИ:
704 550–875 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Эффектный интерьер, удачная эргономика, многогранный автомат.

– Склонность к кренам, маленький багажник, шумный при разгоне двигатель.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Honda Civic – эмоциональность внешнего вида превалирует над практичностью, что, впрочем, не смущает покупателей: модель популярна.





Японский автомат работает логично, а в спорт-режиме выкручивает мотор до отсечки.

Подрулевыми лепестками «Хонды» так и хочется пощелкать, даже если в этом нет необходимости.



лей с напольной педалью газа или подрулевыми лепестками управления трансмиссией. Кстати, переключения быстры и незаметны, алгоритм идеален. В режиме «драйв» можно в любой момент заставить коробку уйти на передачу или две ниже – достаточно коснуться лепестка. Если мотор выйдет на максимальные обороты, произойдет переключение. Обгон завершен, вы не трогаете «ручное управление» – и спустя несколько секунд коробка отключает лепестки. Но в режиме «спорт» автомат будет держать передачу до победного и не переключится в «драйв», пока вы не переведете селектор в это положение. Класс!

Систему стабилизации VSA можно отключить полностью – никаких игр в частичную деактивацию. В пределе «Хонда» скользит всеми колесами и наконец уходит в плавный, не пугающий занос... Неприятность обнаружилась там, где ее не ждали, – в управляемости. «Сивик» адекватен и понятен в быстрых поворотах, однако за «Опелем» едва поспевает. Дело в солидных кренах.

Создатели этого авто отчасти пожертвовали нарочитой спортивностью, но наделили его блестящим дизайном и технологичностью. Пожалуй, обмен



По объему багажника КИА уступает лишь «Фокусу». Идиллию чуть портят массивные торсионы и отсутствие внутренней ручки на двери.

Корейскую машину посоветуем тем, кто иногда возит четверых: в «Церато» сзади усядутся трое взрослых.



В нашем рейтинге «Астра» на почетном третьем месте по вместимости багажника, но уступает другим участникам теста в ширине его проема.

Сзади в «Опеле» двоим очень уютно, не в последнюю очередь благодаря тому, что здесь высокая крыша.



«Кладовка» в японской машине мелкая, зато удобно, что она раскладывается и из салона, и из багажника.

Салон «Хонды» самый узкий, но, поскольку на полу нет туннеля, сзади без особых неудобств усядутся даже трое.



Лишь «Форд» оборудован кнопкой для отпирания багажника с улицы.

Колесная база «Фокуса» самая короткая в сравнении с другими участниками теста, так что с точки зрения пассажиров второго ряда «Форд» наименее предпочтителен.



Ford Focus

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Второе поколение модели дебютировало в 2004 году, тремя годами позже во Франкфурте была показана модернизированная версия.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4–2,0 л (80–145 л.с.), дизельный 1,8 л (115 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Ambiente, Comfort, Ghia, Titanium.

ЦЕНА В РОССИИ:
504 200–797 600 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Отличная плавность хода, понятная управляемость, хорошая звукоизоляция, большой багажник.

– Тесный задний диван, неудобное водительское сиденье, капот неудобно отпирается ключом.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Ford Focus – самодостаточный по дизайну, комфортный, с богатым выбором опций.



Передаточные числа 4-ступенчатых автоматов «Опеля» и «Форда» практически идентичны. Коробка «Астры» срабатывает быстрее.



Одно из достоинств «Форда» – богатый выбор опций.



разумный. А пока вы неспешно катите на работу за рулем этой машины, у вас остается простор для мечтаний. Скажем, о «Сивике Type-R».

ВСЕ ДОРОГИ В ТВОИХ РУКАХ

Этому девизу я верю. Как-то посчастливилось управлять «Фордом-Т» – тем самым легендарным автомобилем, который перевернул мир с головы на колеса. Знали бы вы, как это непривычно – регулировать рычагом угол опережения зажигания, как дышит на каждой кочке примитивный кузов. Но «форды» ехали по проселку, и как ехали!

Теперь мы и они другие. А запросы у российского рынка по европейским меркам странные: подавай все самое рафинированное, но чтобы выдерживало наш холод и чрезвычайно жесткие условия эксплуатации, в первую очередь никудышные дороги. Тем не менее последователи Форда, кажется, нащупали, чем именно мы останемся довольны. «Фордом-Фокусом»! Они сумели нарисовать ему элегантный и сдержанный, а потому снискавший симпатии многих интерьер. Смогли «прожать» заводских технологов – заставили не экономить на пластике. И самое главное, добавили кучу опций, как это принято в Европе, а теперь уже и у нас. После нескольких дней знакомства с «Фордом» я нашел совсем немного недочетов. Например, спинка водительского сиденья после нескольких часов езды надавли-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	KIA CERATO	OPEL ASTRA	HONDA CIVIC	FORD FOCUS
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4530/1775/1460	4587/1753/1458	4545/1750/1435	4481/1839/1497
база	2650	2703	2700	2640
колея спереди/сзади	1557/1564	1488/1479	1496/1527	1535/1531
Объем багажника, л	415	490	389	465
Радиус поворота, м	5,2	5,4	5,4	5,3
Масса снаряженная/полная, кг	1236/1680	1314/1740	1291/1750	1362/1905
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	11,4	10,9	10,8
Максимальная скорость, км/ч	190	188	200	198
Топливо/запас топлива, л	А95/52	А95/52	А95/50	А95/55
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	н.д./н.д./6,6	6,3/10,6/7,9	5,1/9,5/6,7	6,1/11,2/8,0
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1591	1796	1799	1999
Степень сжатия	н.д	10,5	10,5	10,8
Мощность, кВт/л.с.	92/124 при 6300 об/мин	103/140 при 6300 об/мин	103/140 при 6300 об/мин	107/145 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	156 при 4200 об/мин	175 при 3800 об/мин	173 при 4300 об/мин	185 при 4500 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	А4	А5	А4
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,62/1,96/1,37/1,04/0,84/3,55	2,81/1,48/1,0/0,74/–/2,77	2,67/1,53/1,02/0,72/0,52/1,96	2,82/1,50/1,00/0,72/–/2,65
Главная передача	4,27	4,12	4,44	4,20
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электрогидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	195/65R15	215/45R17	205/55R16	205/55R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	KIA CERATO	OPEL ASTRA	HONDA CIVIC	FORD FOCUS
Снаряженная масса, кг	1192	1318	1285	1369
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	711 (59,6)/481 (40,4)	798 (60,5)/520 (39,5)	784 (61)/501 (39)	819 (59,8)/550 (40,2)
Дорожный просвет, мм	150	180	155	130
Динамические качества				
Разгон, с:	20 – 1,2с; 40 – 2,5с; 60 – 5,0с; 80 – 7,8с; 100 – 11,9с; 120 – 16,5с; 140 – 23,8с; 160 – 33,5с; 180 – 55,2с; max 191,7 км/ч Погрешность спидометра 2,2%	20 – 1,4с; 40 – 3,5с; 60 – 5,6с; 80 – 9,1с; 100 – 13,1с; 120 – 17,9с; 140 – 26,1с; 160 – 36,0с; 180 – 49,3с; max 186,7 км/ч Погрешность спидометра 3,6%	20 – 1,4с; 40 – 3,5с; 60 – 5,6с; 80 – 9,0с; 100 – 12,7с; 120 – 18,3с; 140 – 25,4с; 160 – 34,0с; 180 – 55,7с; max 192,3 км/ч Погрешность спидометра 5,0%	20 – 1,3с; 40 – 3,3с; 60 – 5,7с; 80 – 9,4с; 100 – 13,5с; 120 – 19,3с; 140 – 27,2с; 160 – 40,3с; 180 – 77,4с; max 185,2 км/ч Погрешность спидометра 4,8%
Эластичность				
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	11,7*	7,5	6,7	7,0
80–120 км/ч (D)	17,0**	8,5	8,8	8,9
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1507	1554	1698	1584
50–0 км/ч	696	619	734	714
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	40,5	39,5	42,5	40,8
замедление, м/с²	9,5	9,8	9,1	9,5

**IV передача. **V передача.*



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
KIA CERATO	880–1170	630–845	1210	1020	930	1415	1380	1010/1690	965	550	465	428
OPEL ASTRA	925–1115	645–870	1125	975	975	1370	1340	955/1545	800	550	435	420
HONDA CIVIC	930–1140	635–890	1180	1030	935	1370	1310	1010/1960	1040	440	450	316
FORD FOCUS	935–1125	615–860	1235	1020	930	1415	1380	945/1580	1060	495	455	460

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость, км/ч (передача)				
	60 (D)	80 (D)	100 (D)	120 (D)	Разгон 0–100 км/ч
KIA CERATO	62,5*	64,3**	66,1**	70,1**	76,6**
OPEL ASTRA	62,8	63,6	67,2	69,2	73,4
HONDA CIVIC	60,8	63,4	66,2	68,2	75,7
FORD FOCUS	61,0	62,7	65,3	69,0	75,8

*IV передача. **V передача.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
KIA CERATO	8	8	8	8	9	8	7	8	7	7	7	6	8	7	7	7,5
OPEL ASTRA	8	7	7	8	8	8	8	9	9	8	7	7	9	8	8	7,9
HONDA CIVIC	8	9	9	8	8	7	8	8	8	9	8	8	8	7	8	8,1
FORD FOCUS	7	8	8	8	7	9	8	8	9	9	9	8	7	9	8	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

вает в районе лопаток, а подушка излишне мягкая, я сказал бы, аморфная.

«Фокус» – единственный из участников теста, предоставивший мне возможность настроить усилие на руле под себя. Оптимальным показался «спортивный» руль – он вразумительный в любой ситуации. Для настройки следует воспользоваться меню маршрутного компьютера, только с ним можно отключить и систему стабилизации. А об этом стоит позаботиться до того, как отправитесь в путь...

Пожилой 4-ступенчатый автомат работает максимум на четверку (хотя переключается плавно). Именно из-за особенностей коробки «Фокус», будучи наиболее мощным среди участников теста, на динамометрической дороге показал худшее время разгона до сотни. На многополосном загородном шоссе недостаток тяги, особенно при обгонах, проявляется в еще большей степени: «Форд» так и хочется пришпорить! Впрочем, по мнению некоторых экспертов, ощущения могут обманывать. Просто «Форд» – автомобиль, тяготеющий к солидности в имидже и не старающийся выглядеть спортсменом. Как выразился коллега, «идет по трассе, словно утюг», что, понятно, звучит как комплимент курсовой устойчивости.

Выходит, «Фокусу», как настаивает девиз производителя, действительно по плечу все дороги? Согласен! Однако с оговорочкой. Под машиной мы намерили 130 мм дорожного просвета. Это меньше, чем и у «Хонды», и у КИА, и уж тем более у «Опеля». Но, право, после езды на «Фокусе» хочешь что-то изменить не в нем, а в окружающем мире. Для начала построить хорошие дороги.

На сей раз мы подошли к оценке машин именно так, как призывали рекламные щиты, растяжки и глянцевые вклейки. Верить рекламе можно, но проверить – нелишне. **ЗР**



Михаил Гзовский: «По сравнению с предшественницей новая «Церато» – огромный шаг вперед. Однако КИА пока не нашла тот козырь, который побьет европейские и японские тузы».

Служили два товарища

Были они одновременно похожими друг на друга, как две капли воды, и разными, как две снежинки. Звали их «Шкода-Октавия Скаут» и «Шкода-Октавия RS». Составить психологические портреты «чехов» взялся Денис Арутюнян. Фото автора.

Странно: иногда наиболее совместимыми оказываются люди с совершенно разными характерами. Порой и автомобили повторяют черты хозяев. Вот наша парочка: формально принадлежат к одному семейству, а кажется, что даже родились в разных местах. Прикрытый пластиковым обвесом «Скаут» выглядит простодушным и неторопливым выходцем из деревни, а пронзительно-желтый приземистый RS дает понять, что мужал в асфальтовых джунглях. И все же генетическое сходство не скроешь: одинаково просторные и удобные салоны, добротные материалы и отличная эргономика – у обоих сплошь положительные оценки в аттестате зрелости. Нужно ли говорить, что эти машины не заставляют страдать ни высоких ни низких, ни худых ни полных. Пожаловаться остается на недостаток ярких пятен: внутри все правильно и удобно, но чуть скучновато. Хотя при ближайшем рассмотрении находишь индивидуальные черты: «Скаут» щеголяет поручнем для переднего пассажира над крышкой бардачка, а RS – более ухватистым рулем и… черной отделкой потолка, которую воспринимаешь как плотно сидящий гоночный шлем.

С началом движения схожесть отходит на второй план. Спокойный нрав «Скаута» вселяет желание ехать размеренно и степенно. Возможно, причиной тому слишком легкий, несколько «размазанный» руль, а может, мягкая подвеска, которая неплохо проглатывает крупные ухабы, но пасует перед обычной дорожной мелочью. Под стать машине и характеристика двигателя: раскручивается он с ленцой, на педаль газа реагирует с небольшим запозданием. Правда, тяги хватает почти всегда, лишь при затяжных обгонах хочется впрыснуть капельку адреналина под капот.

В отличие от своего «приятеля», RS настроен на энергичную езду. Усилие на руле выше, обратная связь лучше. Чуть более жесткая подвеска не только прекрасно гасит крены, но и эффективно нейтрализует дефекты асфальта. Правда, ощущения запаса, как в «Скауте», здесь нет. Ну а 200-сильный мотор в сочетании с шестиступенчатым автоматом DSG так и подзуживает надавить на газ – глуховатый рев, ровное и мощное ускорение заставляют хоть ненадолго оторваться от забот большого города и насладиться просторами дальних дорог. Но и в городе RS хорош: плавное движение в потоке не раздражает, а заставляет с удовольствием вспомнить: с этой машиной я способен на многое!

Несмотря на то что «Скаут» и RS предпочитают проводить свободное время в разных местах – один на пикниках, другой в дальних поездках, – сегодня они встретились на трассе «Евроринг», что в полусотне километров от



Обновленные «октавии» – «Скаут» и RS – начнут собирать в Калуге в середине осени, но цены на автомобили как европейской, так и российской сборки пока неизвестны.

Будапешта. Нет, не для того, чтобы спорить и состязаться: каждый прибыл заняться своим любимым делом. Первым в путь отправился «Скаут»; его ждет интересный маршрут – бездорожье с коварными подъемами и пугающе высокими кочками. Такие испытания ему в радость: длинноходная подвеска прекрасно справляется с крупными ухабами, а муфта «Халдекс» последнего, четвертого поколения оперативно распределяет момент между колесами. Лишь на самом крутом подъеме любитель спальников и палаток спасовал: не хватило тяги, мотор постыдно захлебнулся. Но «Скаут» быстро реабилитировался – стоило чуть разогнаться, он победоносно взобрался на вершину.

А в это время RS взялся покорять скоростное кольцо, изобилующее коварными «эсками» и шпильками. Здесь



Добротные материалы, модные серебристые вставки – это, конечно, хорошо. Не хватает только фирменной изюминки.



Приборы повторяют общий стиль интерьера – строги и функциональны. На экране помимо данных компьютера появляются подсказки навигатора.

Пользоваться встроенной навигацией удобно, но бдительность терять нельзя: порой она начинает водить кругами.





Багажники хэтчбека RS и универсала «Скаут» почти равны по объему. В последнем есть еще и «пенал» для мелочовки под фальшполом.

Skoda Octavia Scout, Octavia RS – совсем разные, оба неплохо приспособлены к обыденной жизни, при этом и по специальности хорошо работают.

его стихия: торжествующе взревев на старте, с пробуксовкой сорвался с места. И уже на выходе из первого поворота озадачил: почти секунду игнорировал нажатую в пол педаль, а потом, словно очнувшись, снова рванулся вперед. Что это – нерасторопность роботизированной коробки или необычная работа системы стабилизации? А так ли это важно? Ведь даже самые крутые виражи он проходит быстро и надежно. За подобную покладистость характера можно простить даже подобные задержки, ведь все остальное эта «Шкода» выполняет на «отлично».

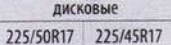
Закончив программу, товарищи отправились в город одной дорогой. И в пути каждый по-своему доставлял ездокам удовольствие. Их, конечно, создавали для разных людей. Но, возможно, завтра они (и их владельцы) снова встретятся в знакомом переулке, где оба живут или трудятся, прекрасно уживаясь друг с другом. **ЗР**



Нынешние «шкоды» перестали скромничать. Теперь чехи не стесняются ставить фирменные «ярлычки» не только на багажник, но и на фары.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Skoda Octavia Scout 1,8 TSI	Skoda Octavia RS 2,0 TSI (A)
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4584	4597
ширина	1784	1769
высота	1533	1447
база	2578	
колея спереди/сзади	1531/1500	1528/1508
Объем багажника, л	605	585
Радиус поворота, м	5,1	
Снаряженная масса, кг	1470	1395
Полная масса, кг	2145	1950
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4	7,2
Макс. скорость, км/ч	211	240
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/55
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,4	6,2
городской цикл	10,2	10,4
смешанный цикл	7,8	7,7
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1798	1984
Степень сжатия	9,6	
Мощность, кВт/л.с.	118/160	147/200
при об/мин	4500–6200	5100–6000
Крутящий момент, Н·м	250	280
при об/мин	1500–4500	1700–5000
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	переднеприводная
Коробка передач	M6	A6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/50R17	225/45R17







Задок ценою в миллиард

По мнению создателей, эта машина должна защитить наш автопром от полного финансового порабощения иностранцами. Способна ли – проверил Игорь Козлов. Фото автора.

ОБСТАНОВКА НА ФРОНТАХ

Инвестиции в проект составили без малого миллиард рублей – около четверти всех вложений в развитие модельного ряда «Приора». На первый взгляд кажется, что это много, ведь универсал мало чем отличается от седана – только задком. Но в нем 227 абсолютно новых деталей и 407 модернизированых, да еще для изготовления боковины, крыши и двери задка заказывали штампы в Японии – вот денежек и набежало.

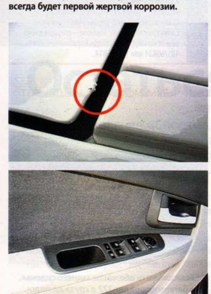
Около половины кузовных деталей – из цинкрометалла, а это дает надежду на улучшение их антикоррозионной стойкости. Но вот увидел на машине, полученной для ознакомления, потеки краски на пятой двери. Тоже антикоррозионная защита? Можно рассуждать и так: чем толще слой, тем она лучше. В проеме под дверью, словно древние мухи в янтаре, навечно законсервированы под краской какие-то насекомые. Пусть останется загадка потомкам о наших технологиях.

В базовой версии «Норма» (комплектация 018) есть ABS, электроусилитель рулевого управления, электростеклоподъемники передних дверей, климат-контроль, электрозеркала, подушка безопасности водителя, задние подголовники и литые 14-дюймовые колеса. Рекомендованная заводом розничная цена – 340 тысяч рублей. Доплатив 5 тысяч, получите комплектацию 020 – с заводской аудиосистемой. Возможно, эти версии будут самыми востребованными, поскольку проходят по цене под «путинский» кредит. «Люкс» дороже – от 357 до 362 тысяч рублей (в зависимости от укомплектованности все той же аудиосистемой). Здесь уже полный электропакет, парктроник, подушка безопасности пассажира, противотуманки, датчики света и дождя и прочая приятная мелочь.



Угадать, в каком ухе свистит при скорости свыше 70 км/ч, несложно – с той стороны, где уплотнитель деформирован. Об этом огрехе давно известно, однако поставщик по-прежнему неравномерно тянет резину.

На пяти машинах из десяти дефект окраски в одном и том же месте – на верхней правой кромке пятой двери. Если не вмешаться в технологию покраски, то, скорее всего, эта деталь всегда будет первой жертвой коррозии.



Весьма удобный пульт. Но почему кнопка открывания пятой двери не здесь, а на боксе центрального подлокотника, куда приходится тянуться?

В пятиместном варианте багажник 450-литровый. Груз можно зафиксировать, используя десять петель, расположенных по кругу отсека, и сетку – она входит в комплект. Однако петельки на ней едва держатся, и так и тянет их сразу же усовершенствовать.



В ТЫЛУ

Задок смотрится. Проем пятой двери более правильной формы, чем у предшественницы, – почти прямоугольный. Дверь поднимается довольно высоко – головой не ударишься, а вот задеть ею потолок низкого гаража – запросто, имейте это в виду. Плохо, что в машине нет штатного места под аптечку, огнетушитель и знак аварийной остановки. Комплект уложен в нишу запаски – не в самом удобном месте.

Со мной в экипаже еще трое, и все богатыри – как на подбор. Двое устроились на заднем сиденье, поскольку впереди с ростом более 190 см тесно. Все отметили, что сиденья сдвигаются назад меньше, чем у «сто одиннадцатой». Суммарный вес седоков тянет на 440 кг плюс сухой паек в дорогу, фототехника и кое-какое имущество – итого набирается 480–490 кило, а это почти предел грузоподъемности (505 кг).

На всем пути пару раз чиркнул задними брызговиками по асфальту, а вот подвеску не пробил ни разу. Впрочем, нарочно не пытался... Очень понравился мотор: некоторые «иностранцы» с куда большей заявленной мощностью менее расторопны в динамике. Двигатель уверенно тянет на низах, бодро раскручивается, и не приходится частить с переключением передач. Да и не тянет лишний раз поиграть с коробкой: переключения проходят туговато, ходы рычага великоваты. Одна надежда – через несколько тысяч километров механизм разработается... Завод уверяет, что на скорости 100 км/ч уровень шума в салоне не превышает 71 дБ. Остается верить, но это возможно лишь при условии, что оконные уплотнители не покороблены, как на нашей машине. Тормоза с увеличенным 9-дюймовым вакуумником и ABS отрабатывают, что на-



Ваш «доброжелатель» всегда может всыпать в бензобак горсть песка: никакого замка на горловине нет!

Такая конструкция перехода трубок и проводов в двери долго не живет – во всем мире ее делают S-образной петлей. Обратите внимание: одна из гофр уже соскочила. А что будет зимой?



Пятая дверь в поднятом положении не грозит голове проходящего под нею владельца даже двухметрового роста. В обивке предусмотрена удобная рукоятка-углубление.





До конца нынешнего года завод планирует изготовить 20 тысяч универсалов – около 13% общего объема выпуска «приор».

Lada Priora универсал

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4340
ширина	1680
высота	1508
база	2492
колея спереди/сзади	1410/1380
Объем багажника, л	450/777
Полная масса, кг	1593
Снаряженная масса, кг	1088
Максимальная скорость, км/ч	183
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5
Топливо/запас топлива, л	А95/43
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	н.д.
загородный цикл	н.д.
смешанный цикл	7,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 72 кВт/98 л.с. при 5600 об/мин, 145 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; управление – реечное с электроусилителем; тормоза – спереди дисковые вентилируемые, сзади барабанные; шины – 185/60R14 или 185/65R14.

зывается, штатно. Другое дело, хотелось бы, чтобы ход руля был покороче: почти четыре оборота от упора до упора – многовато при интенсивном рулении, например, когда я гонял по закрытой кроссовой трассе. Тем не менее дипломом «Янтарный Шумахер» по результатам журналистских соревнований уехал со мной.

В ближайшее время завод планирует внедрить новую рейку – с 3,1 оборота руля от упора до упора. Электроусилитель останется прежним, калужского производства. Опасаться за то, что он будет рулить «самостоятельно», вроде бы нет оснований – с «Приорой», в отличие от «Калины», ничего подобного пока не случалось. Механизм ЭУРа хорош и тем, что в нем нет редуктора, а стало быть, при отказе электрики получаешь обычное рулевое управление.

Вскоре обещают внедрить двухдиновый аудиоцентр с CD-проигрывателем и «блютусом», а также новый двигатель объемом 1,8 л на базе хорошо зарекомендовавшего себя «сто двадцать шестого». Средний расход топлива за всю поездку составил 7,4 л/100 км – очень хороший показатель, если учесть постоянно включенный кондиционер, напряженное порой движение и то, как мы загрузили собою машину.

Продажи модели начались 20 июня, и заводчане надеются, что спрос на нее будет. А что касается мелких огрехов, то как же без них! Это уже традиция... ЗР

Универсал Lada Priora – машина с отличным мотором и адекватным соотношением цены и качества.



В отличие от «сто одиннадцатой», релинги здесь на трех опорах, максимальная нагрузка на них осталась прежней – 50 кг. В крыше теперь не три, а четыре усилителя – и повысилась жесткость кузова.

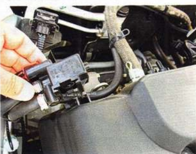
Обещанного крэш-теста (по EuroNCAP) завод так и не провел. Интересно, куда прилетит, случись лобовой удар, двухлитровый огнетушитель, уложенный таким вот образом? А размещен он так потому, что в штатное место с ремешком в левой нише этот снаряд не помещается.





Если сложить обе части заднего сиденья, то в багажник войдет 777 л груза до подоконной линии и 1122 л – при загрузке под потолок. Задняя полка может быть, как у «сто одиннадцатой» (на фото) или в форме шторки, но только в комплектации «Люкс».

Мы сетовали в ЗР, 2008, № 1 на неудачное крепление клапана адсорбера на декоративной накладке двигателя, что мешало быстро менять свечи зажигания. Здесь клапан можно снять одним движением – нажав на удобный усик.



KIA Sportage

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4350
ширина	1800
высота	1695
база	2630
колея спереди/сзади	1550/1550
Снаряженная масса, кг	1540
Полная масса, кг	2140
Разгон 0–100 км/ч, с	11,3
Максимальная скорость, км/ч	176
Топливо	А95
Запас топлива, л	58
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,6
загородный цикл	6,8
смешанный цикл	8,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 104 кВт/142 л.с. при 6000 об/мин, 188 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – спереди и сзади типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/65R16.

Остаться собой

Второе поколение «Спортиджа» появилось чуть менее пяти лет назад, а недавно вседорожник модернизировали. Результаты оценивал Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.

Какой яркий блеск – даже глаза слепит! Но выглядит опрятно и привлекательно (разумеется, пока не съедешь на обильно политый дождем проселок). Впрочем, ни броский окрас, ни легкий макияж не скрывают азиатского происхождения. Корейцем был, корейцем и остался. Хотя в новом облике «Спортидж» мне кажется краше. Выглядит не только посвежевшим, но и более приветливым благодаря смеющимся глазам-фарам и застывшему в улыбке переднему бамперу.

Рестайлинг затронул также интерьер. Но и здесь коренным образом ничего не изменилось: недорогие материалы, невыразительный, сугубо функциональный дизайн. Зато собрано добротно.

Глупо ожидать чуда от 142-сильного двигателя, который оставил в наследство предшественник. Чтобы влиться в плотный поток, приходится от души крутить мотор, просыпающийся после 3500 об/мин, и быстро отщелкивать передачи. Зато пересчитывать ступеньки механической коробки одно удовольствие – рычаг клацает, как ружейный затвор, и безошибочно попадает в цель. Однако стартовать резво все же не с руки – динамика не вдохновляет. Да и разговаривает двигатель на повышенных тонах, с характерным клокотанием. Но если не торопиться, начинаешь получать удовольствие: мотор неплохо подхватывает снизу, уверенно и не так уж шумно везет полуторатонный «айсберг».

Действительно комфортно! Энергоемкая подвеска покорно сглатывает многочисленные обиды, которые наносят ей российские дороги. Скоро перестаю притормаживать перед лежачими полицейскими и объезжать каждую кочку. Правда, иногда встречаются крупные язвы, способные навредить даже 16-дюймовым колесам и шинам с довольно высоким профилем. Благо, такие препятствия видны издалека (спасибо высокой посадке!), а вседорожник, хотя и не наделен от рождения легковыми повадками, при резких маневрах ведет себя адекватно и прогнозируемо. Только придется привыкнуть к немаленьким кренам и безответности руля в зоне «около нуля».

Рестайлинговый «Спортидж» недалеко ушел от прежней версии. Но это во многом плюс. Ведь более серьезные изменения неумолимо привели бы к удорожанию автомобиля, лишив КИА серьезного козыря. «Кореец» остался одним из самых доступных паркетников на российском рынке. Тестовый полноприводный автомобиль в начальной комплектации «Комфорт» (дешевле только варианты с передним приводом) стоит 759 000 рублей. За достаточный набор оборудования, приемлемые характеристики и качество, по-моему, разумно. **ЗР**



Внутри «Спортидж» изменился несильно. Одно из наиболее заметных отличий от предшественника – чуточку осовремененная консоль.



Энергоноситель

Гибриды нынче в моде, ведь они отражают не только желание владельца сэкономить, но и его отношение к будущему. С самым популярным в мире творением экологического автомобилестроения – «Тойотой-Приус» знакомился Сергей Воскресенский. Фото автора и «Тойота».

Зеленые лужайки, горбинки рулонов свежеубранного сена, однотипные, аккуратные домики вдоль узких, извилистых, но безупречного качества дорог. Здесь, в пригородах Стокгольма, волей-неволей начинаешь ценить по-скандинавски сдержанную природную красоту, пронизанную пронзительно-голубыми пятнами многочисленных озер и фиордов. И как же все это гармонирует с настройками и характером «Тойоты-Приус» третьего поколения!

А ведь новинка идеально вписывается не только в ландшафт, но и в драконовские местные правила дорожного движения. Будь я за рулем чего-нибудь более бензиново-эмоционального, 30, 50 и даже 90 разрешенных километров в час наверняка рождали бы в душе протест, переходящий в негодование. А здесь, среди фактурных серых пластиков и какой-то совсем не автомобильной тишины, совершенно не хочется рассуждать об остроте руля или индивидуальности ездовых ощущений. Погружаюсь в процесс взаимодействия бензинового двигателя и электромотора, раздумываю об экономии и рекуперации энергии. Увлекся так, что даже невесть откуда взявшийся в этом царстве правильного социализма «Феррари» не вызывает восхищения. Он – антипод этому олицетворению бережливости. Никакой агитации! Просто «Приус» быстро делает подобные настроения привычными даже для прожженного автомобилиста-«спортсмена».

ТАЙНЫ ТЕХНОЛОГИЙ

Инженеры гордятся: им удалось создать хэтчбек с лучшими аэродинамическими показателями (C_x = 0,25), что в совокупности с низким сопротивлением качению используемых шин снизило выброс CO_2 аж на 14%. Подчеркивают, что очень тщательно работали над уменьшением зазоров на внешних панелях кузова и зализывали его поверхности, отмечают снижение уровня шума и улучшение разгонной и тормозной динамики. Экономия и еще раз экономия – это, как молитва!

У «Приуса» третьего поколения еще и более мощный бензиновый двигатель объемом 1,8 л, работающий, как и прежде, по циклу Аткинсона. Он совершеннее предшественника, например, за счет применения электрического насоса в системе охлаждения. Кроме того, в его активе целый набор систем, позволяющих повысить КПД рабочих процессов и, следовательно, делают его более экономичным. Ну а в помощь бензину целая армия электрических устройств с заметно улучшенными характеристиками: модернизированные электродвигатель (60 кВт), генератор (42 кВт), металлогидридная аккумуляторная батарея, блок управления электропитанием. Все это, по мнению создателей «Приуса», делает его, с одной стороны, серьезным конкурентом по динамическим возможностям автомобилям с двухлитровыми двигателями, а с другой – обладателем недостижимого для них, как, впрочем, и для

многих малолитражек, расхода топлива – 3,9 л на 100 км. Аргументы, согласитесь, очень весомые! Посмотрим, что получилось.

УРОК БЕРЕЖЛИВОСТИ

По первым впечатлениям, гибрид определенно не для меня! Здесь явно не хватает эмоций, знакомых вибраций, на которые в обычном автомобиле зачастую даже не обращаешь внимания, звуков, благодаря которым общаешься с машиной, понимая ее настрой. Всему этому противопоставлено бесшумное и какое-то созерцательное троганье, начисто лишенное экспрессии. Из привычных звуков – лишь шелест шин, кажущийся неожиданно выразительным. Мне удобно и в то же время скучно среди серой кожи, в основном серых же пластиков, многочисленных электронных приборов, преисполненных желания направлять меня в русло экономии.

В водительских ощущениях некоторая искусственность. Я словно в продвинутой компьютерной игре: вращаю упругий, но не настоящий руль, давлю на такую же педаль тормоза. Даже когда нарушаю все рекомендации и от души утапливаю педаль акселератора, ничего яркого не происходит. Где то далеко-далеко еле слышно заговорил мотор, «Приус» начинает медленно и плавно ускоряться, поведением напоминая автомобиль с вариатором. Словом, одна радость – русифицированный нави-



Может быть, не очень ярко, зато удобно. Руль регулируется в двух направлениях.

Показания спидометра могут проецироваться на ветровое стекло, а расход и накопление энергии очень наглядно отображаются на экране.





Три режима системы привода: EV – используется только электроэнергия; с нулевыми выбросами можно проехать до 2 км, но не быстрее 50 км/ч; ECO – смешанный режим, обеспечивающий максимальную экономичность; PWR – мощностной, гарантирует максимальную отдачу.



Toyota Prius – серийный автомобиль, который удивляет неординарными свойствами, приносит водителю необычные ощущения и открывает возможность заглянуть в будущее.

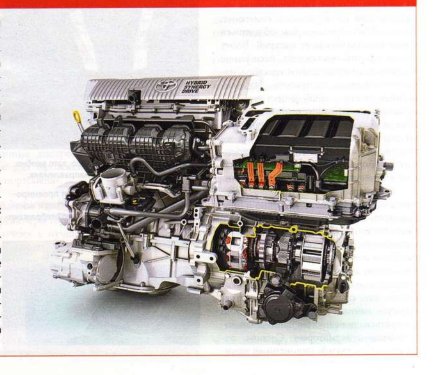
гатор, удивляющий, правда, не очень удачным переводом, зато великолепно дублирующий схему маршрута на ветровом стекле. Очень удобно!

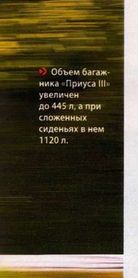
Вот это да! Шведские водители могут быть эмоциональными. По крайней мере те, которые проносятся мимо на разрешенных 90 км/ч и вовсю гудят, негодуя. И угораздило же организаторов устроить соревнования на экономичность! Теперь «Приус» пытается тащиться на электротяге, а значит, не быстрее 50 км/ч. Зато аккуратные 50–60 км/ч на спидометре без особых ухищрений позволяют получить средний расход в 2,6 л/100 км. И это на обычной, полной виражей, подъемов и спусков дороге!

Что-то неумолимо изменилось в моем отношении к этому автомобилю. Нет, я еще не привык экономить и по-прежнему раздражаюсь, глядя в модное, но чересчур изломанное в угоду аэродинамике заднее стекло. Однако невольно замечаю: уже освоился в этой тишине и проникся доверием к совершенно нереальным в обычной жизни показателям расходомера. Движения педалью становятся более взвешенными, но даже в этом стиле на отдельных участках шоссе стрелка спидометра легко пересекает 130-километровую отметку. Более того, «Приус», оказывается, умеет быть энергичным в поворотах и даже тешить водительские амбиции правильностью реакций. Увы, «зеленые» шины не совсем подходят для подобных экспериментов и начинают недовольно повизгивать в самых безобидных ситуациях. Но постепенно мне становится на удивление комфортно. Оказывается, для этого нужно

СИЛА ТРЕХ СЕРДЕЦ

Силовая установка «Тойоты-Приус» – Hybrid Synergy Drive работает по последовательно-параллельной схеме. В зависимости от нагрузки, автомобиль может приводиться в движение бензиновым или электродвигателем, а также их объединенными усилиями. В системе есть аккумулятор, запасающий энергию, и генератор, выполняющий самые разнообразные функции, в том числе пуск бензинового мотора. Последний, как и прежде, работает по циклу Аткинсона, что обеспечивает высокий КПД. Двигатель мощнее 1,5-литрового предшественника на 27% и экономичнее его. На вооружении у машины немало вспомогательных систем, например EGR, которая отбирает часть выпускных газов, охлаждает их и возвращает во впускной коллектор, уменьшая потери на впуске. Есть устройство, которое сразу после пуска мотора через специальный теплообменник направляет те же газы для подогрева охлаждающей жидкости. Система регулирования фаз газораспределения (VVT-i) повышает моментность мотора на низких оборотах.





Объем багажника «Приуса III» увеличен до 445 л, а при сложенных сиденьях в нем 1120 л.



Toyota Prius III

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4460
ширина	1745
высота	1500
база	2700
колея спереди/сзади	1525/1520
Объем багажника, л	445
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1445–1495
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо/запас топлива, л	A95/45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	3,9
загородный цикл	3,7
смешанный цикл	3,9

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый: Р4, 16 клапанов, 1,8 л, 73 кВт/99 л.с. при 5200 об/мин, 142 Н·м при 4000 об/мин, степень сжатия – 13,0, расположен спереди поперечно; ***мотор-генератор***: синхронный на постоянных магнитах, 650 В, 60 кВт, 207 Н·м; ***высоковольтный аккумулятор***: никель-металлогидридный, 6,5 А·ч.
Суммарная мощность привода – 100 кВт/136 л.с.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, гибридная, бесступенчатая; главная передача – 3,27, передача з.х. – 2,68.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – спереди дисковые вентилируемые, сзади дисковые; шины – 195/55R15.

лишь слегка сместить акценты в собственных настроениях.

ЦЕНА ЭКОНОМИИ

К концу года «Приус III» в двух комплектациях – «Элеганс» и «Престиж» – появится в России. Он будет адаптирован к нашим условиям, но лишится некоторых необычных функций. Так, на русифицированной версии не будет, например, стеклянной крыши с солнечными батареями, позволяющими в жаркую погоду кратковременно охлаждать и продувать салон даже при длительной стоянке. Лишат машину и радара, помогающего поддерживать безопасную дистанцию в плотном потоке.

Это, наверное, не главное. Вопрос: готовы ли мы платить за экологическую чистоту? Ведь гибрид недешев, хотя и отлично оснащен. Цены пока не названы, но на первом этапе это будет откровенно штучный товар, ясно даже создателям машины. Но хочется надеяться, что в будущем ситуация, по крайней мере в больших городах, изменится в пользу таких вот шедевров инженерной мысли. Это меня «Приус» настроил... **ЗР**

PRIUS – ИДУЩИЙ ВПЕРЕДИ



«Тойота-Приус» появилась на японском рынке в 1997 году и стала первым серийным автомобилем с гибридным приводом. Тогда ее оснащали электро- и бензиновым двигателями с бесступенчатым вариатором. В 2003 году на «Приусе II» схему дополнили преобразователем мощности, существенно повысившим КПД привода. Ну а в 2009-м появился Hybrid Synergy Drive, модернизированный на 90%.

Интересно, что гибриды первого и второго поколений требуют незначительных расходов на гарантийное обслуживание, которые, по утверждению специалистов, составляют лишь 36% от затрат на обслуживание таких моделей, как «Королла» и «Авенсис». Например, тормозные колодки «приусов» служат 100 000 км и более, аккумуляторные батареи – чуть ли не весь срок эксплуатации, а светодиоды, используемые в головном освещении, – не менее 20 лет!



Баварский маскарад

Младший из кроссоверов БМВ появится в продаже через полгода, но Максим Сачков сумел опробовать X1 до громких премьер. Фото БМВ.

Стоило ли тащить фотоаппарат через границы и досмотры! Ни одного кадра не сделал, даже ни разу не достал камеру из кофра. Причина проста: несколько БМВ-X1, привезенных на тест в Испанию, на остров Пальма-де-Майорка, – лишь предсерийные образцы нового компактного кроссовера. Их внешность, возможно, немного подправят, поэтому машины в камуфляже, напоминающем, кстати, гжельскую роспись. Витиевато получилось... А вдруг такая раскраска станет опцией для товарных машин?

Маски скрывают истинные лица новых моделей, но не размеры. Самый маленький мистер (точнее, герр) Икс выглядит ненамного мельче нынешнего X3. Частное мнение подтверждают объективные показатели: база «первого» короче лишь на 35 мм, а длина меньше на 115 мм. На мой взгляд, расстояние в ногах задних пассажиров сравнимо, а вот потолок в X1 немного ниже.

Получив приглашение за руль, перебрался с галерки на водительское место. Не ждите рассказа о деталях интерьера – до начала производства серийных автомобилей и во внутреннем убранстве произойдут небольшие изменения. Хотя, уверен, фирменный дух, уже поселившийся в салоне, никуда не улетучится, как и выверенная до мелочей эргономика.

Первое знакомство с X1 – на бездорожье. Дизель объемом 2,0 л с двойным турбонаддувом и 6-ступенчатый автомат обеспечивают превосходную тягу на низах. И отмерять ее водителю удобно, а потому серьезные препятствия преодолеваю медленно и аккуратно. Но большинство кочек спокойно пропускаю под кузовом. Все-таки 194 мм – неплохой клиренс для кроссовера (на 9 мм меньше, чем у X3). В штатном варианте автомобиль комплектуют пластиковой защитой двигателя, а любителям поездить вне асфальта предложат более прочную, из металла. На проселке отчетливо чувствуется, что подвески жесткие, но плавность хода все же лучше, чем у X3. Один из заводских инженеров подтвердил мои наблюдения, обмолвившись, что «икс-первый» задумывали более комфортным.

Дальше маршрут – по горам. Тут новорожденному предстояло доказать, что он настоящий БМВ. Сомнений нет! Еще бы, ведь большинство решений для постройки шасси X1 разработчики позаимствовали не у почтенного по модельному возрасту X3, а у более современной легковой модели 3-й серии. В архитектуру подвесок внесли минимальные изменения, в основном из-за иного дорожного просвета, подобрали настройки амортизаторов, пружин и стабилизаторов. Кстати, помимо штатной подвески, любителям активной езды предложат спортивный вариант на 18-дюймовых колесах.

На сладкое оставили ровный гравийный участок, где X1 продемонстрировал самый свежий вариант полного привода xDrive. Помимо управляющей электроники, усовершенствовали многодисковое сцепление, распределяющее крутящий момент между передней и задней осями. Технические изюминки нового узла



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ (предварительные)

Модель	BMW X1		
	2,0d	2,3d	2,8i
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4454/1798/1545		
база	2760		
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4	7,3	6,7
Максимальная скорость, км/ч	213	223	240
Топливо/запас топлива, л	А95–98/н.д.		ДТ/н.д.
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	5,8	6,3	н.д.
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	Р4		Р6
Число клапанов	16		24
Рабочий объем, $см^3$	1995		2996
Мощность, кВт/л.с.	130/177	150/204	190/258
Крутящий момент, Н·м	350	400	310
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	М6		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная		
Рулевое управление	реечное с усилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/50R17		



Прототип «икс-первого» показали год назад на Парижском автосалоне. Серийные машины публика впервые увидит осенью на выставке во Франкфурте.

с маркировкой АТС-350 инженеры пока держат в секрете. Говорят только, что работает четче и быстрее. Жаль, не было для сравнения автомобиля с «устаревшей» версией xDrive – проверил бы. В обычной ситуации электроника делит тягу между осями в соотношении 40:60. При необходимости многодисковое сцепление перекинет до 80% крутящего момент на передние колеса или до 100% – на задние. На бездорожье и вперед, и назад приходит по 50%. Перераспределяют тягу и электронные системы: стабилизации и препятствующая перевороту, трекшн-контроль, имитирующий блокировки межколесных дифференциалов.

Когда журнал уйдет в печать, появятся первые фотографии серийных БМВ-Х1, деталей интерьера, багажного отделения. А через несколько месяцев фирма представит окончательный вариант кроссовера, который уже можно будет судить по всей строгости. Тогда и пообщаемся. Без галстуков и масок. **ЗР**

Даже при беглом знакомстве с опытным образцом очевидно: БМВ-Х1 не разочарует покупателей. Кстати, начало продаж запланировано на 26 ноября.

FIAT SEDICI
1,6 л, 107 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Emotion 4×4, 714 000 руб.

Душевные качества

Городские кроссоверы с разными характерами и подходами – «КИА-Соул» и «ФИАТ-Седичи» сравнивал Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев.

Кто они, какого роду-племени – компактные кроссоверы, микровэны, причудливые хэтчбеки? И почему именно с этими, явно городскими автомобильчиками мы оказались в Музее паровозов, что недалеко от Переяславля-Залесского? Заросшая травой узкоколейка то ли начинается, то ли заканчивается в бывших ремонтных мастерских бывших торфяных разработок. Неторопливые дядьки с интересом поглядывают на две сверкающие «бездельушки» и при этом успевают на удивление слаженно сооружать очередной экспонат из груды металлолома. А мы, открыв дверцы удобных современных автомобилей, вдруг оказываемся в прошлом, где тоже колеса, двигатели, рычаги, педали... И много изъеденного временем толстенного железа.

Скорее всего, душа нашей сегодняшней компании именно «КИА-Соул», ведь именно так – «душа» – переводится название, прямо скажем, необычного автомобиля, вихрем ворвавшегося на отечественный рынок. Оригинальные пропорции, стиль, комплектации – даже создатели затрудняются с классификацией этого индивидуалиста. По их мнению, обернутая в яркие формы и цвета



новинка, невзирая на передний привод и 1,6-литровый двигатель, сочетает в себе лучшие черты вседорожника, минивэна и юркого хэтчбека. Посмотрим? Тем более что противостоять «корейцу» будет пусть компактный, но все же настоящий кроссовер «ФИАТ-Седичи», более известный у нас как «Сузуки-SX4». А поскольку у новичка, в отличие от «Седичи», нет тумблера, управляющего режимами трансмиссии, то, чтобы поставить соперников в равные условия, мы перевели фиатовский тумблер в положение 2WD, то бишь передний привод.

НА СТЫКЕ ДВУХ СТИХИЙ

Странный он… То ли концепт, никак не желающий расстаться с выставочными причудами, то ли игрушка в разыгравшемся воображении создателей. «КИА-Соул» бесцеремонно завладевает вниманием, выставляя напоказ причудливые изгибы форм. Даже понимая, что сегодня из пластика и металла можно сделать почти все, невольно отдаешь должное оригинальности этого творения. А вот и первое уточнение: увы, кроссовер «Соул» никакой, во всяком случае в российском толковании этого слова. Жесткая «юбка» переднего бампера и 160 мм



KIA Soul

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Концепт показали в 2006 году, серийная версия необычного автомобиля была представлена в Париже в 2008-м, продажи в России начались весной нынешнего года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый и турбодизельный, 1,6 л (124 и 128 л.с. соответственно).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Комфорт», «Люкс».

ЦЕНА:
599 000–699 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Заметен на дороге, удобен для задних пассажиров, темпераментен.

(−) Шум двигателя, посредственная плавность хода, неудобный багажник.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

KIA Soul – экстравагантность нынче в цене, особенно подкрепленная комплектациями. Добавить бы машине практичности и яркости водительских впечатлений.



Ассоциации напрашиваются неприличные, к тому же открывать этот ящик в «Соуле» очень неудобно.



Прямо не автомобиль КИА, а парад «малиновых пиджаков». Да и рука при переключениях так и норовит шаркнуть по консоли.



Как прокомментировать информацию, предлагаемую приборами КИА? Пользоваться ею можно, но уж очень она из прошлого.

«под килем» делают его в нашей стране добротным, но самым обычным участником дорожного движения.

Удивление, граничащее с разочарованием, – на следующей стадии знакомства. Салон самый обычный, если не сказать обыденный. Малиновые внутренности бардачка и ящичка на центральной консоли не в счет, они скорее вызывают недоумение на общем темном фоне. Остальное сугубо рационально: жесткие пластики, незамысловатое водительское сиденье с «пустотой» в пояс-



Интерьер «КИА-Соул» куда сдержаннее экстерьера; в глаза бросается лишь причудливый нарост в середине передней панели.

FIAT Sedici

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Компактный кроссовер, впервые представленный в ноябре 2005 года, продавать в России начали недавно, зато отечественному потребителю хорошо знаком двойник «Седичи» – «Сузуки-SX4».

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,6 л (107 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
4-ступенчатый автомат, 5-ступенчатая механика, привод передний или полный (с автоматически подключаемыми задними колесами).

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Dynamic, Emotion.

ЦЕНА:
682 500–714 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Удобен для водителя, комфортен, выразителен с позиций управляемости, большой дорожный просвет.

– Жестковат на мелких неровностях.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

FIAT Sedici – ему фактор времени, похоже, только на пользу. За непритязательным обликом скрывается продуманный и удобный автомобиль с достаточно широкими возможностями.





В «Седичи» тоже небогато, вдобавок частокол рисок спидометра несколько озадачивает.



Для сохранения паритета мы ни разу не воспользовались переключателем режимов трансмиссии в ФИАТе.



ФИАТ демонстрирует пример почти стандартного заполнения места на центральной консоли. Особенно радует климатическая установка.



Простенько, однако салон ФИАТа легче, воздушнее. Удобные и наружные зеркала

ничной области, ничем не выделяющаяся комбинация приборов. Даже причудливая центральная консоль, хваткий руль и удобный рычаг пятиступенчатой механики не спасают ситуацию. Все равно после экстравагантной внешности чувствуешь себя немножко обманутым.

Но автомобильчик с характером. Правда, не столько ярким, сколько шумным, но отдам должное: табун из 124 «лошадей» временами ведет себя достаточно эмоционально. По крайней мере двигатель удобный; он сдержанно скромен



Автомобили на тест предоставлены представительством КИА в России и СП «ФИАТ-Соллерс».

вначале, но к 4000 об/мин становится напористым и даже агрессивным, и звуковое сопровождение, конечно, тоже.

Ездовые настройки КИА бесхитростны и прозрачны. По подвескам он «трясучка»: шумно и жестко реагирует на дорожную мелочь и скачет по неровностям покрупнее, словно упругий каучуковый мячик. Очевидно, «Соул» неплохо справляется с колдобинами, но, попав на ровное шоссе, окончательно понимаешь: предпочтительнее их отсутствие. Неидеальна и управляемость, хотя до поры до времени машина ведет себя надежно и понятно, чутко реагирует на команды водителя, допуская лишь небольшие помарки на неровностях. Но если потребовать большего, в быстрых виражах станут ощутимы рыскания задней оси, крены кузова и слишком очевидное стремление вывалиться наружу поворота. Словом, водительский темперамент, бьющий через край, – не подарок для него.



Багажник «Соула» очень скромный и какой-то нерациональный, зато под фальшполом вместительный «органайзер».

Полноценное заднее сиденье – одно из главных преимуществ этого КИА.





Для России докатка не очень хороша, зато отсек сзади организован весьма практично.

В «Седичи» сзади не то чтобы тесно, но колени и голова все время ощущают ограниченность пространства.



ЯПОНСКАЯ КЛАССИКА

Если не принимать во внимание, что ни внешне, ни внутренне автомобиль нисколечко не похож на другие ФИАТы, можно всерьез порассуждать о сдержанной практичности «Седичи». Спокойная, не будоражащая душу внешность, грамотно подчеркнутая атрибутика вседорожности. И ведь не обманывает. По крайней мере полноприводная версия с механикой демонстрирует честные 190 мм под моторным отсеком. Согласитесь, для компактного кроссовера весьма прилично.

Уж не знаю, кто главенствовал в разработке интерьера, но в серых оттенках пластиков, неброских шкалах приборов, даже крутилках климатической установки четко прослеживается классический «японец». Да, он до предела рациональный, но при этом высококачественный, аккуратный, хорошо оснащенный и, главное, выдержанный в едином стиле. ФИАТ немного теснее КИА в ширину, не столь просторен для задних пассажиров, но на водительском месте располагаешься удобнее – в первую очередь благодаря более удачным пропорциям подушки и спинки. Здесь тоже есть к чему придраться, например к тесному педальному узлу: тормозя, иной раз еще и подгазовываешь. Или к не очень большому диапазону продольной регулировки водительского сиденья. Но в «Седичи» все равно чувствуешь себя гармоничнее.

Короткая первая, вторая, даже третья передача… Он немного обманывает, сразу намекая на отменную тяговитость. Но это не совсем так: двигатель «Седичи» тоже любит обороты, полностью раскрывая свои возможности лишь после 4000. Ну а до этого вполне добротно справляется со своими обязанностями. Однако стоит поехать порезче, ленца в реакциях становится хорошо заметной, особенно на высших передачах. Зато, в отличие от КИА, балует неплохим акустическим комфортом; звук мотора, по крайней мере, не столь выразителен на высоких и средних оборотах.

Балует «Седичи» и хорошо сбалансированными настройками шасси. Да, его подвески немного шумны и небрежны на мелких неровностях, но в остальном отлично справляются со своими обязанностями и демонстрируют хорошую энергоемкость, обеспечивая машине достойный комфорт и весьма выразительную управляемость. Последняя определенно интереснее, нежели у КИА, и подкупает почти идеальным взаимопониманием водителя и машины даже в острых дорожных ситуациях.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	KIA SOUL	FIAT SEDICI
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4105/1785/1661	4115/1755/1620
база	2550	2500
колея спереди/сзади	1570/1575	1495/1495
Радиус поворота, м	5,3	5,5
Объем багажника, л	220	270
Масса снаряженная/полная, кг	1170/1680	1245/1670
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4	10,8
Максимальная скорость, км/ч	177	170
Топливо/запас топлива, л	А95/48	А95/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный	5,7/7,9/6,5	5,9/8,7/6,9
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1591	1586
Степень сжатия	10,5	10,5
Мощность, кВт/л.с.	93/126 при 6300 об/мин	79/107 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	156 при 4200 об/мин	145 при 4000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	полноприводная
Коробка передач	М5	М5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,62/1,93/1,29/0,97/0,84/3,55	3,55/1,90/1,31/0,97/0,82 /3,25
Главная передача	4,27	4,41
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные
Размер шин	205/55R16	205/60R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	KIA SOUL	FIAT SEDICI
Снаряженная масса, кг	1208	1275
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	708 (58,6)	750 (58,8)
заднюю	500 (41,4)	525 (41,2)
Дорожный просвет, мм	160	190
Динамические качества		
Разгон, с:	20 – 1,3с; 40 – 2,6с; 60 – 4,8с; 80 – 7,6с; 100 – 11,6с; 120 – 16,7с; 140 – 24,6с; 160 – 39,4с; max 176,8 км/ч. Погрешность спидометра 2,1%	20 – 1,2с; 40 – 2,7с; 60 – 5,1с; 80 – 8,1с; 100 – 12,3с; 120 – 18,1с; 140 – 27,3с; 160 – 46,0с; max 173,8 км/ч. Погрешность спидометра 3,5%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	13,6	14,1
80–120 км/ч (V)	19,5	21,5
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1300	1369
50–0 км/ч	705	674
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	42,1	41,0
замедление, м/с²	9,2	9,4

Вот оно, слияние двух эпох!

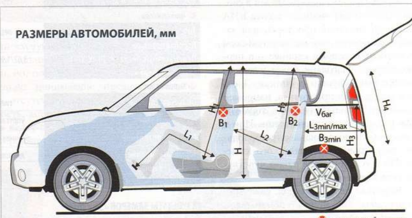
РАБОТЯГА ИЛИ ИНДИВИДУАЛИСТ?

За одним – новизна, нестандартная, запоминающаяся внешность, необычность, граничащая со странностью. Другой – хороший знакомый с уже примелькавшимися чертами и пропорциями. Его привлекательность обусловлена добротностью и четкой направленностью ездовых характеристик. В этом тесте лучшим оказался именно практик. Но это вовсе не означает, что «КИА-Соул» неинтересен для потребителя. Просто рассчитан он на совершенно иную аудиторию, которая ценит прежде всего яркую индивидуальность. Создатели корейской «души» использовали новейшие приемы, в которых концептуальное, кажется, стало реальным. Похвально, вот только начинку для подобных экспериментов хотелось бы иметь посерьезнее. **ЗР**



Сергей Воскресенский: «Компактным городским кроссоверам приличествует более «компактная» цена. При всем уважении к необычности КИА и сбалансированности возможностей ФИАТа должен отметить, что стоимость их базовых версий весьма высока».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3\,min/max}$	$B_{3\,min}$	H_3	H_4	$V_{баг.}$,л
KIA SOUL	930–1160	665–890	1285	1030	1000	1410	1385	615/1620	1170	390	730	208
FIAT SEDICI	910–1150	645–890	1225	1010	945	1360	1320	700/1600	1030	540	775	260

УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость (передача)				
	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V)	140 (V)	160 (V)
KIA SOUL	65,9	68,9/68,5	70,4	72,6	76,8
FIAT SEDICI	65,4	66,5/67,5	69,7	73,5	76,5

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
KIA SOUL	7	8	7	8	9	7	9	8	8	7	7	8	8	8	7	7,7
FIAT SEDICI	8	8	8	7	8	8	8	8	9	8	8	8	9	7	7	7,9

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

«Их» университеты

Экзамен в университет кроссоверов у выпускников школы «Хёндай» принимал Игорь Козлов. Фото автора и «Хёндай».

ПО ОДЕЖКЕ

Выстроившись в ряд перед зданием МГУ, вчерашние «школяры» сияют, как новенькие пятаки. Мне достался весьма обеспеченный «абитуриент» – с люком, подножками, релингами на крыше, полноразмерной запаской (у остальных лишь докатка) и электроприводом двери задка – удобная, замечу, опция, только слегка настырная: усилие, при котором привод распознает препятствие и идет на попятную, великовато.

Ручку открывания подпола багажника уже кто-то отломал – немудрено, петельки совсем хилые. Мне же досталось сломать рукоять капота: вроде потянул нежно, а хлипкие защелки – того... Да, пластик на задворках интерьера явно не тот, что на фасаде, где не к чему придраться.

Почему-то журналисты всегда оценивают салон мерками великанов. У коротышек свои критерии: чтобы подушка сиденья была не слишком длинной или высокой, а салон – не слишком большим и оттого неуютным. Место переднего пассажира явно не для меня, поскольку лишь в одной точке ноги достают до пола. Стоит их вытянуть или поджать – повисают в воздухе. В дальней дороге так быстро устанешь. Сиденье водителя с лифтом, поэтому уселся вполне удобно. Разве что подголовник навязчиво мозолит затылок. Кнопки и переключатели хорошо доступны, а их расположение вполне логично. А вот дисплеи на покатой центральной консоли не понравились: при ярком свете показаний



не разберешь из-за бликов. Но довольно о статике – машина не диван! Куда интереснее динамика, благо за пару тысяч километров путешествия впечатлений набралось куда больше, чем от короткого дилерского тест-драйва.

ПО УМУ

В городе сразу понравились хороший обзор и работа автомата. Несмотря на немалые габариты, машина едет, словно обычная легковушка, почти без кренов и продольной раскачки. О том, что ты на вседорожнике с прочной и массивной подвеской, напоминают лишь содрогания кузова на стыках асфальта. Озадачила некоторая дубовость задней многорычажки. Она должна быть легче и точнее неразрезного моста, а ведет себя примерно так же – подпрыгнув на кочке в повороте, переставляет задок.

На загородном просторе набираю дозволенные 110 км/ч и включаю круиз-контроль. Скука: автомат перешел на шестую передачу (зачем их столько?)... и словно уснул. Возможно, для экономии топлива и релаксации за рулем это полезно, однако хочется не только рулить, но и педали нажимать! Дорога сузилась, движение стало дерганым – отключаю электронику. Теперь при обгонах или на подъемах машину приходится пришпоривать. Однако деликатно разбудить коробку без привычки не так-то просто. Слегка придавив газ, ждешь ускорения или переключения вниз, но отклика нет. Нажал посильнее – никакой реакции, словно электронная педаль тоже спит. Лишь когда педаль почти ушла в пол, автомат, опомнившись, включает третью – и 260 «лошадей» бросаются наверстывать упущенное, да так



Hyundai ix55

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4840
ширина	1945
высота	1807
база	2805
колея спереди и сзади	1670
Объем багажника, л	598/1746
Снаряженная масса, кг	2066
Полная масса, кг	2640
Разгон 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	А95
Запас топлива, л	78
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	12,8
загородный цикл	8,0
смешанный цикл	9,6

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V6, 24 клапана, 3,8 л, 191 кВт/260 л.с. при 6000 об/мин, 348 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 245/60R18.

резво, что головой в очередной раз бьешься о подголовник. Что же ты... нервная такая? А ведь подобная манера может выйти боком, окажись водитель без опыта да на скользкой дороге. Конечно, найти общий язык с автоматом удалось, но нащупывать порог, при котором сработает кик-даун, пришлось дольше обычного.

Впрочем, есть и ручной режим, при котором автомат, словно преобразившись, проявляет покладистость, а педаль газа становится не такой тягучей! Теперь и подъемы нипочем, и можно по достоинству оценить отменную эластичность мотора G6DA серии «Лямбда», в том числе при напряженных обгонах. Да и повороты проходить приятнее. На подходе переключаешься вниз, машина, тормозя двигателем, эффективно гасит скорость и нагружает переднюю ось; в повороте немного добавляешь газ, при этом скользишь всеми колесами наружу – а на выходе жмешь педаль в пол и, разогнавшись, включаешь следующую передачу. Ничем не хуже механики, но.... зачем тогда автомат? И почему для перевода коробки в ручной режим надо сдвигать рычаг не к себе, а в сторону пассажира и потом за ним тянуться? Наконец, почему для перехода на пониженную рычаг нужно дергать назад, а на повышенную – вперед? Да, последнее становится нормой на многих авто, но этот аргумент вряд ли убедит тех, кто немало поездил на «ручке» и машинально переключает передачи наоборот.



Добротное исполнение, неплохая акустика, минимум огрехов в эргономике – лишь подголовники подкачали и алгоритм автомата. Вдобавок он позволяет переключаться в пределах режимов P-R-N-D без нажатия тормоза, что порой бывает небезопасно.



Производитель уверяет, что синяя подсветка снижает нагрузку на зрение водителя. Похоже на правду, хотя изначально синева устроит не каждого.



При складывании спинки сиденья второго ряда подушка одновременно съезжает вперед, образуя достаточный проход на галерку. Спинки третьего ряда тоже с регулируемым наклоном и складываются.

В семиместном варианте багажник кажется крохотным, однако вмещает пару сумок и покрупнее!



Проходимость машины организаторы явно недооценили. Подготовленную трассу с песчаными участками, грязью, диагональной канавой и даже водной преградой, похоже, можно и на «Жигулях» одолеть. Поэтому ни принудительная блокировка муфты подключения заднего моста, ни тем более трактор, дежуривший в сторонке, так и не понадобились. А ведь вседорожные аргументы у машины вполне убедительные: жесткий на кручение кузов с пластиковым обвесом по низу да немалый (205 мм) дорожный просвет. Жаль лишь, что ходы подвесок коротковаты – пробил-таки их пару раз до упора.

ГОТОВЬТЕ ЗАЧЕТКУ

Приятно удивил средний расход топлива: 14,0 л/100 км, и это с учетом пробок, напряженных обгонов и грунтовых дорог. На трассе при средней скорости 82 км/ч удалось уложиться в 9,7 л на сотню – неплохо для мотора объемом 3,8 л! Кстати, он отлично переваривает бензин А92, проверено. Мизерный угар масла – тоже хороший показатель, а ведь в нашей колонне были машины, едва прошедшие обкатку.

Озадачила цена: от 1 639 900 рублей за базовую версию до 1 780 900 за машину в максимальной комплектации. В этой ценовой нише у ix55, который у нас прозвали просто «их», есть масса конкурентов-отличников. Непросто будет этому абитуриенту выдержать конкурс. Две пятерки на шильдике – еще не гарантия успешного поступления в престижный класс! ЗР





Детское питание

Дети, как правило, едят меньше взрослых, а двигаются куда больше. Перенести ценный опыт на автомобильную почву взялись Павел Леонов и Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков.



Оценивать топливную экономичность авто можно по-разному, но самый, пожалуй, приятный способ – путешествие в хорошей компании. Благо, опыт мы накопили немалый: пробеги в Питер и обратно на одном баке стали в редакции доброй традицией. Не мудрствуя лукаво, мы и на сей раз решили повторить путь, проделанный редакционными «Фокусом» в 2006 году (ЗР, 2006, № 12) и «Вольво» в 2008 году (ЗР, 2008, № 9). Старт – от бензоколонки, что в 3 км от МКАД по Ленинградскому шоссе, разворот на площади Победы в северной столице, финиш – напротив той же бензоколонки.

В путь отправились на «Фольксвагене-Тигуан» российской сборки, недавно пополнившем наш автопарк (ЗР, 2009, № 7). Этого представителя весьма популярного и быстрорастущего класса кроссоверов трудно назвать эталоном экономичности, несмотря на дизельный двигатель, – ведь на попечении последнего автоматическая коробка передач, полноприводная трансмиссия 4Motion и довольно громоздкий кузов. Но чем сложнее задача, тем интереснее.

ТАНЦЫ С БУБНОМ

Итак, маршрут обозначен, карты куплены, контрольные точки определены, координаты в GPS-приемник вбиты. Настало время подготовки машины. Предложений поступило великое множество – от банальных до весьма экзотических. Так, чтобы снизить полную массу авто, нам рекомендовали открутить все «лишние» саморезы, выпустить половину газа из огнетушителя и повынимать почти все таблетки из аптечки, оставив по одной каждого наименования (а вот пачки активированного угля трогать не советовали – памятуя о последствиях посещения придорожных закусочных). С трудом отразив мощную мозговую атаку, ограничились классическими рецептами: колеса накачали до предельно допустимого значения, окна постоянно держали закрытыми, кнопку включения кондиционера заклеили пластырем, чтобы не было соблазна его включить, и договорились бить по рукам того, кто нарушит запрет. На другой чаше весов оказались три члена экипажа суммарной массой 217 кг, личный скарб, фотоаппаратура и неприкосновенный запас провианта.

РАСХОДНАЯ СТАТЬЯ

Птички не поют, гастарбайтеры не скребут метлами – Москва спит, 4 часа ночи. Даже грозный в иное время суток охранник на заправке сделал вид, что не видит вспышки фотокамеры, и не вышел поинтересоваться разрешением на съемку. Наконец канистра с соляркой про запас уложена в багажник, бак залит до отказа, счетчики расхода топлива и километража обнулены, клятвы в том, что останавливаться лишний раз по нужде не будем, друг другу даны – и мы тронулись в путь. Чуть свет дороги в Москве и окрестностях довольно свободны, воистину драгоценное топливо удается тратить строго по назначению.



▲ В детстве многие хотели стать черепашками-ниндзя. В этом пробеге нам удалось осуществить первую часть мечты.

▼ Главным прибором для нас был эконометр. Жаль, что его показания не совпали с ожиданиями.



Одометр отсчитывает первые километры, городские пейзажи за окном уступают место более живописным загородным, а показания среднего расхода топлива меж тем не падают ниже 5,3 л на 100 км. Но, по нашим подсчетам, для успеха мероприятия мы должны тратить на каждую сотню около 4,5 л! Вот уже Солнечногорск проехали, а цифра не меняется. Дизельный «Форд-Фокус» на этом участке в свое время расходовал 3,7 л, и этот показатель по итогам пробега практически не изменился. Что же, полное фиаско в самом начале пути? Вроде едем в соответствии с традицион-



Чтобы тратить на каждую сотню меньше 5 л топлива, не обязательно покупать гибридный «Приус».

Судя по показаниям заправочной колонки, в бак вошло 70 л солярки, а объем у него – 64 л





Для большинства площадь Победы в северной столице – исторический памятник, а для нас еще и контрольная точка.

Любители неторопливых путешествий могут съездить в Питер и обратно за 1250 рублей – стоимость одной заправки «Тигуана».



ными представлениями о наиболее экономичном режиме движения, то есть с наименьшими оборотами на высшей передаче (спидометр при этом показывал примерно 62 км/ч), разгоняемся и тормозим плавно, на светофорах двигатель глушим, а здесь такое безобразие творится! Ладно, списали его на относительно рваный темп движения в подмосковных городах и утешили себя надеждами на будущее.

Увы, при объезде Твери бортовой компьютер издевательски выдал 5,4 л. От попытки высадить кого-нибудь из машины (а еще лучше – двоих) или пристроиться на один из попутных автовозов удержались – «За рулем» играет по-честному. Вышний Волочек и Валдай проскочили без особых проблем, средний расход упал до 5,2 л. Но и это многовато. В отчаянии мы решили поэкспериментировать с режимами движения. Чудо свершилось! При большей скорости средний расход начал падать и «Тигуан» согласился умерить аппетит на 0,5–0,6 л. То ли на минимальных оборотах гидротрансформатор блокируется не до конца, то ли умная электроника считает такой режим движения недопустимым и корректирует смесеобразование... Это осталось загадкой. Но надежда вновь затеплилась в наших сердцах, и мы резвее (скорость увеличилась на целых 5 км/ч!) помчались к заветной цели.

По правде говоря, изнурительнее такой монотонной езды разве что вскапывание огорода у бабушки под Пензой. Мало того, что правая нога затекала до онемения, так еще вместо привычных 8 часов пути в один конец нам потребовалось целых двенадцать! Да и санитарных остановок пришлось совершить значительно больше – на перекачанных шинах ощутимо трясет. «Теперь я понимаю тех, кто сидит сзади в дальних поездках», – изрек фотограф, покидая очередное здание неизвестного архитектора и забираясь на второй ряд.

Культурная столица традиционно встретила вялотекущей пробкой, состоящей почти из одних грузовиков. В таком темпе не то что обратно до Москвы – до Торжка соляры не хватит! Но, как и все плохое, затор наконец рассосался – мы на площади Победы! Правда, средний расход опять вырос до неутешительных 5,4 л. Одометр отсчитал 669 км, а на указателе чуть меньше половины бака. Тем не менее шансы выполнить задуманное, пускай небольшие, сохранялись.

Указатели с названиями населенных пунктов замелькали в обратном порядке: Тосно, Любань, Чудово... Средний расход стал постепенно снижаться, но тут в эксперимент вмешалась погода, будь она неладна! При подъезде к Великому Новгороду начался дождь, который затем превратился в тропический ливень. Трасса покрылась слоем воды в несколько сантиметров, и это закономерно отразилось на моментальном расходе солярки, который разом увеличился примерно на 2 (!) л. Дело ясное, бежать по воде куда тяжелее, чем по суше.

На одном баке мы проехали 1253 км, не дотянув до финиша 81 км. Средний расход составил 5,1 л на 100 км пути.

Надежды таяли, как мороженое на солнце. И только один вопрос занимал всех: докуда доедем? Индикатор, сигнализирующий о необходимости заправиться, вспыхнул в населенном пункте с весьма забавным и запоминающимся названием – Выдропужск. А до финиша оставалось еще почти 250 км. Через 84 км бортовой компьютер сообщил, что топлива у нас осталось ни много ни мало на 0 км, после чего мы... преодолели еще столько же. По иронии судьбы «Тигуан» заглох прямо перед очередной заправкой и сам смог подкатиться к топливной колонке. Хорошо, толкать не пришлось – перед людьми неудобно...

ВОЛШЕБНЫЙ СОСУД

Век живи – век учись: при паспортном объеме бака 64 л заправщик сумел влить в него целых 70 л! Лишние литр-два – это еще понятно, но шесть – явный перебор. Разве что в «Тигуане» заправочная горловина подобна лабиринту Минотавра, куда и вмещается такой излишек. Следующая проблема возникла после заправки: пустить двигатель без специального клапана для удаления воздуха из системы на топливном фильтре оказалось не так-то просто – заполнить магистраль с помощью стартера удалось лишь через 15 минут. Завершив, наконец, процесс, мы принялись подводить итоги.

Вышло, что на одном баке мы преодолели 1253 км, не дотянув до финиша 81 км. При среднем расходе 5,1 л на 100 км нам не хватило чуть больше 4 л солярки. Пару мы потеряли на начальном отрезке, а остальное растратили в пробке под Питером и при движении под дождем, так что при благоприятном стечении обстоятельств вполне могли бы рассчитывать на успешный исход эксперимента.

А если бы дул попутный ветер, да ехал бы один человек, да... ЗР



Не отстал от времени

Надежды испанской марки на российский рынок окрепли с появлением «Эксео» – такой размер у наших автомобилистов пользуется неизменным спросом. Седан мы уже представили (ЗР, 2009, № 4), настало время познакомиться с универсалом. На нем поездил Михаил Гзовский. Фото СЕАТ.

Недавно мне на глаза попался британский автомобильный журнал, авторы которого блеснули истинно английским юмором. Не сумев раздобыть «СЕАТ-Эксео», устроили тест-драйв... «Ауди-А4»! Мол, «Эксео» плоть от плоти «четверки» образца 2000 года, разницы не почувствуете. Неужели?

Живьем результат переработки высоких автомобильных технологий смотрится весьма недурно: в «Эксео» узнаешь фирменный стиль СЕАТа и выдержанность, присущую моделям концерна «Фольксваген». Интерес к новинке в Испании велик, особенно долго задерживают на ней взгляд владельцы немолодых «Ауди»: примеряются, прицениваются. Европейские цены, в отличие от российских, уже определены. В Старом Свете за универсал просят от 22 000 евро, что по здешним меркам приемлемо. Что же предлагают за эти деньги?

Пока – три бензиновых и два дизельных мотора в сочетании с механической коробкой передач. Совсем непритязателен базовый 1,6-литровый бензиновый двигатель мощностью 102 л.с., на популярность которого в России рассчитывать не приходится. У нас наверняка будет востребована современная 2-литровая 200-сильная версия TSI с автоматом Multitronic – такие машины пока только готовят к производству, старт намечен на осень-зиму. Промежуточная бензиновая модификация – со 150-сильным 1,8-литровым мотором, а это, по сути, копия давно известного двигателя концерна «Фольксваген». Когда-то этот двигатель казался едва ли не лучшим среди агрегатов аналогичного объема, но теперь, с появлением нового поколения турбомоторов, от наддува ждешь большего. Десять секунд разгона до сотни – результат неплохой. Просто плотное шасси (за доплату вы получите еще более спортивную подвеску) и собранный руль создают настрой на более активную езду, нежели двигатель. Вообще, «Эксео» демонстрирует на ходу истинно немецкую породу – соблюдает почти идеальный баланс между точностью в управлении и плавностью хода.

Не в немецких правилах и экономия на безопасности. За пассивную отвечают базовые семь подушек, включая коленную водительскую. За активную – ESP, в составе которой несколько систем: противобуксовочная, антиблокировочная и экстренного дотормаживания. А точнее оценивать ситуацию помогут поворотные биксеноновые фары AFS с лампами дневного света.



Интерьер «Эксео» кое-кто узнает сразу же, в особенности владельцы кабриолета A4.

Как и подобает недешевому универсалу, СЕАТ предлагает владельцу массу опций для рациональной и безопасной перевозки багажа.



Сетку, отделяющую багажный отсек от пассажирского, можно установить и за передними, и за задними сиденьями.



SEAT Exeo ST – проверенное временем удачное «универсальное» шасси по желанию можно получить как в предельно простом исполнении, так и дополненное современной электроникой.

В «Эксео» есть любопытная опционная система WIV, выполняющая сразу несколько функций. Во-первых, зажигает пиктограмму с рекомендуемой для экономичной езды передачей на панели приборов. Во-вторых, предупреждает о падении уровня масла и износе тормозных колодок. Ну и, наконец, рассчитывает время очередного обслуживания, исходя из манеры и условий езды.

Отвлечемся от электроники, ведь самое важное для покупателя ST – багажник! Исходный объем – 442 л; если сложить спинку заднего сиденья, то в кладовку войдет 882 л, а при загрузке под крышу аж 1354 л. Предусмотрен лючок для лыж. Есть крючки и эластичный ремень для фиксации груза, 12-вольтовая розетка, складывающийся пол с пластиковой изнанкой, не боящийся влаги. Так что музыку погромче, и вперед – на дачу, рыбалку, лыжню! Аудиосистема Bose с десятью динамиками готова к подключению iPod и других носителей через USB-порт, маршрут проложит навигация с 6,5-дюймовым цветным монитором высокого разрешения. Разве такие блага снились автомобилистам еще пять-семь лет назад?

При всем уважении к английским коллегам, я с ними не соглашусь: «Эксео» вовсе не копия «Ауди-А4», а плод весьма удачной переработки однажды найденного – результат, так сказать, рециклинга, и в этом нет ничего зазорного. Один знаменитый рок-музыкант как-то сказал, что в его загашнике несколько сотен песен, написанных в молодости. Теперь он лишь извлекает мелодии из памяти, адаптирует ко времени – и очередной хит готов. Разве не гениальный ход? **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SEAT Exeo ST		
	1,6	1,8	2
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4666/1772/1454		
база	2642		
колея спереди/сзади	1522/1523		
Объем багажника, л	442		
Радиус поворота, м	5,6		
Снаряженная масса, кг	1370	1460	1490
Полная масса, кг	1930	2020	2050
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,1	9,6	7,6
Макс. скорость, км/ч	186	210	235
Топливо/запас топлива, л	A95/70		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,8	6,3	6,0
городской цикл	10,9	11,2	11,1
смешанный цикл	7,7	8,1	7,9
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	8	20	16
Рабочий объем, см³	1595	1781	1984
Степень сжатия	10,3	9,5	10,3
Мощность, кВт/ л.с.	75/102	110/150	147/200
при об/мин	5600	5700	5100
Крутящий момент, Н·м	148	220	280
при об/мин	3800	1800	1800
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	механическая, шестиступенчатая		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	205/55R16	225/45R17	225/40R18

Багажник правильной формы позволяет грузить универсал под крышу; при пятиместной конфигурации в него войдет 564 л поклажи.





Работали над дизелем

Вседорожник с дизелем, о котором мы рассказывали в ЗР, 2009, № 6, не единственная модель, на которую инженеры Волжского автозавода попробовали установить импортный агрегат. Вокруг «Калины» с двигателем на тяжелом топливе ходил-бродил, облизываясь, Вадим Никишев.

В свое время впрысковый ВАЗ-21102 удивил дизельными нотками – мое ухо улавливало их на холостых оборотах. Однако звук этой «Лады-Калины» вовсе не акустический обман: под ее капотом жизнерадостно переваривает российскую солярку французский двигатель. Повод к проникновению иностранного агрегата в «Калину» дали соображения прагматические. Поскольку моторное производство АВТОВАЗа работает на разрыв, снабжая весь модельный ряд, возникли опасения: хватит ли мощностей «механосборки» для «калин»? А коль скоро собственного конкурентоспособного легкового турбодизеля не существовало, нишу предложили заполнить именно им, «французом». И потом, если повезет продавать такие машинки за рубежом, они скорее нашли бы покупателя.

Расскажу вам теперь, что это за дизель. Система питания – «коммон рейл», рабочий объем – 1,4 л, мощность – 68 л.с. при 4000 об/мин, максимум момента в 150 Н·м достигается уже при 1750 об/мин. Такой можно встретить на «Пежо» – 206-м и 307-м, а следовательно, и российскому В-классу он придется впору. Двигатель соответствует экологическим нормам Евро IV, но может быть модернизирован под перспективные требования Евро V.

Без конструктивных изменений, конечно, не обошлось. Опоры, перекочевавшие вместе с самим мотором, доработали под точки крепления на кузове. Изменили топливную систему и приложили руки к системе охлаждения: от блока к радиатору ведут оригинальные патрубки. Контроллер потребовал нового жгута проводов, штатная выхлопная труба пристыкована к французскому выпуску. Чуть больше затрат потребовали «интернациональные» приводы (наружные шарниры остались шариковыми, внутренние – триподы). Но даже с учетом доработок стоимость дизельной «Калины» увеличивалась лишь на 1500 евро – не слишком большая доплата даже для российского покупателя, не говоря уже о европейцах. Тому же, кто считает, что это дороговато, напомним об очевидном факте: вазовские двигатели производятся в России, потому относительно дешевы, а примени импортный агрегат – стоимость автомобиля, естественно, возрастет. Добиться приемлемой цены, по оценкам специалистов, можно лишь одним способом – построить моторный завод мощностью порядка 250 000 двигателей в год. Это очень много – чтобы все продать, придется искать покупателя. Легко сказать! Или по-другому: использовать произведенные «обрусевшими» иностранцами двигатели на «Ладах». И вот тот же «Пежо» превосходно вписался в подкапотное пространство «Калины». Другое дело, что на полный цикл производства еще никто из «обрусевших» не вышел. А раз так, пока нельзя даже заикаться о динамических замерах экспериментального образца. Конечно, не сдержали естественное инженерное любопытство – попробовали, да оборвали нестандартный привод. Решили собрать еще пять таких машин под разные виды испытаний, однако не дали добро новые руководители АВТОВАЗа.

Прошло время, дизельная «Калина» исправно пробежала не один десяток тысяч километров, не доставляя проблем даже зимой, продемонстрировала хорошую динамику, обрадовала низким расходом топлива... «Верхи» о ней, похоже, забыли. Напоминаем. ЗР



Окончательная версия

В третьем поколении «Тойота-Версо» перестала быть модификацией «Короллы» – теперь это самостоятельная модель. В хитросплетениях родословной и маркетинга разбирался Юрий Нечетов. Фото автора и компании «Тойота».

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ГЕНЕАЛОГИЯ

Жил-был маленький такой автомобильчик «Тойота-Ярис», на базе которого построили версию УПВ (универсал повышенной вместимости) и, не мудрствуя лукаво, нарекли именем «Ярис Версо». Чуть позже появились большеобъемные «Королла Версо» и «Авенсис Версо» на платформах соответствующих легковых моделей. В 2004 году вышла уже более крупная – семиместная «Королла Версо»; она потихоньку вытеснила также семиместный «Авенсис Версо». А «Ярис Версо», что называется, не пошел. И во втором поколения «Яриса» тихо исчез из линейки.

В новом, третьем поколении маркетологи японской компании решили повысить статус «версии», выделив ее в самостоятельную модель, и назвать просто «Тойота-Версо». Тем более что к «Королле» она никакого отношения не имеет, поскольку использует элементы платформы… нового «Авенсиса».

ПЯТЬ ВИДИМ, СЕМЬ В УМЕ

Ну что же, пока колеса наматывают километры асфальта, познакомимся с «Версо» поближе. Как бывает почти всегда, новинка выросла в размерах: длина увеличилась на 70 мм, база – на 30 мм, ширина – на 20 мм, высота осталась прежней. Приводы новой конструкции позволяют поворачивать передние колеса на больший угол: это помогло исправить неповоротливость прежней «Короллы Версо»: радиус разворота даже уменьшился на 0,4 м!

Крупные двери, занимающие почти всю боковую поверхность, и крохотный задний свес внушают уверенность, что в машине лишь два ряда сидений. И даже заглянув внутрь, видишь пусть невероятно просторный, но привычно пятиместный салон. Однако, если сдвинуть вперед средний ряд (его продольная регулировка – 195 мм!) и извлечь из-под пола багажника еще пару кресел, «Версо» превращается во вместительный семиместный вагон (модифицированная система трансформации Easy Flat-7 допускает 32 варианта компоновки салона).

Впрочем, версия только с двумя рядами сидений тоже будет, а соотношение продаж пяти- и семиместной модификаций ожидается на уровне 30:70 в Европе и примерно 50:50 в России. Любопытно, что боковые надувные шторки безопасности необычно длинные и защищают пассажиров всех трех рядов.

Как и в любом вэне, здесь множество элементов комфорта. Например, двухэтажный перчаточный ящик-холодильник, откидные столики на спинках передних кресел, шторки на задних боковых дверях, пара боксов для обуви под полом.

Борьбе с шумами и вибрациями уделили повышенное внимание, вагон очень тихий на ходу. Не в последнюю очередь он обязан этим отличной аэродинамике – коэффициент сопротивления C_x = 0,295 лучший в классе! В более



ощутимых величинах это 105 кг лобового аэродинамического сопротивления при максимальных 185 км/ч.

ОПТИМАЛЬНЫЙ ДРАЙВ

Да-да, я не оговорился: максимальная скорость этого крупного лобастого автомобиля с миделем (площадь поперечного сечения) в полтора раза больше, чем у легковушки, и с всего лишь 1,6-литровым мотором составляет 185 км/ч! Кроме отличной аэродинамики, заслуга принадлежит технологии Toyota Optimal Drive. В частности, новые легкие и компактные бензиновые моторы серии Valvematic получили модернизированную систему VVT-i изменения фаз газораспределения и времени открытия впускных клапанов, увеличенную до 10,7 степень сжатия, облегченные поршни с охлаждением масляной струей, бьющей в днище. Причем для снижения потерь используют масло пониженной вязкости и рокеры с роликами. Благодаря нововведениям мощность 1,6-литрового мотора выросла на 20% (до 132 л.с.!), крутящий момент – на 7%, а расход топлива сократился на 12%! Улучшение характеристик агрегата объемом 1,8 л лишь чуть менее впечатляющее. Впрочем, характер у моторов достаточно спо-



Приборы расположены в центре – оригинально, но поймать их взглядом сложнее, чем при традиционной компоновке панели.



Вариатор Multidrive S управляется привычным селектором с возможностью ручного переключения рычагом или подрулевыми лепестками.

Расстояние между рядами выросло на 50 мм и теперь составляет рекордные для класса 975 мм. Все три кресла имеют индивидуальные регулировки и могут складываться.

В семиместной конфигурации объем багажника вырос со скромных 63 л (у прежней модели) до 155 л (198 л при загрузке до крыши).

Кресла третьего ряда также раздельные и способны принять рослого пассажира для не слишком продолжительной поездки.



койный и на темпераментную езду не провоцирует.

Изменились и трансмиссии. Новая шестиступенчатая механическая коробка работает как часы, сокращение потерь и расширенный диапазон передаточных чисел вносят свою лепту в высокую топливную экономичность. С более мощным мотором агрегатируют и клиноременный вариатор Multidrive S с семью виртуальными передачами – это сделано, лишь чтобы избавиться от троллейбусной монотонности разгона.

В гамме есть и три экономичных дизеля серии D-4D с новыми пьезофорсунками и увеличенным до 2000 бар давлением впрыска: 2,0 л (125 л.с.) и 2,2 л (180 л.с.) с шестиступенчатой механикой, а также 2,2 л (150 л.с.) с шестиступенчатым автоматом.

Впервые европейская «Тойота» получила электроусилитель с активной компенсацией: при излишне резком повороте руля, когда скорость высока, управление тяжелеет, сопротивление на руле растет, что делает езду более безопасной и комфортной. Кроме того, при возникновении вибрации на рулевом колесе усилитель подает в противофазе компенсирующие импульсы, тем самым уменьшая тряску.

...И ДОРОГИ ТОЖЕ

Как и предыдущую модель, новую «Версо» выпускают в Турции.

С новой моделью «Тойота» планирует стать одним из лидеров сегмента C-MPV в Европе, а в России – увеличить ее долю в продажах марки вдвое. По прогнозам 55% европейцев предпочтут дизели, нам же будут доступны только бензиновые двигатели: 30% – 1,6 л, 70% – 1,8 л. Японцы дипломатичны: «К сожалению, качество дизтоплива в России не всегда соответствует мировым стандартам, поэтому дизели поставлять пока не планируем». Дальше я продолжил бы так: «Дороги у вас тоже ни к черту не годятся, поэтому...» Слово японцам: «...машины будут оснащены пакетом для плохих дорог с усиленной подвеской, дорожный просвет увеличится».

Зато легкоразборную (на болтах) конструкцию носовой части, быстросъемные фары (к слову, освещаемая ими зона выросла на треть) и бамперы, оптимизированные для уменьшения стоимости возможного ремонта, мы сможем оценить сполна. Хотя насчет них лучше поверить на слово...

У нас будут доступны четыре фиксированные комплектации: пятиместные «Комфорт» и «Комфорт+» с одинаковой механической коробкой, но разными моторами, а также семиместные «Элеганс» и «Престиж», обе только с мотором 1,8 л и только с вариатором. Цены на момент подготовки номера еще обсуждались. ЗР

Светодиодные стоп-сигналы потребляют на 88% меньше энергии, чем обычные, и загораются на 0,18 с быстрее – при скорости 100 км/ч это позволяет водителю идущей сзади машины среагировать и начать торможение на 6 м раньше.







В списке опций – самая большая в классе стеклянная крыша размером 1160×1180 мм. Под ней – шторка с электроприводом.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota Verso		
	1,6	1,8	
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4440/1790/1620 (с колесами 16"), 1630 (17")		
база	2780		
колея спереди/сзади	1535/1545		
Объем багажника (VDA), л	155–198/440–743/1009–1696		
Снаряженная масса, кг	1420–1505		1470–1525
Полная масса, кг	2125		
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	10,4	11,1
Макс. скорость, км/ч	185	190	185
Топливо/запас топлива, л	A95/60		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,6	5,7	5,9
городской цикл	8,6	8,9	8,7
смешанный цикл	6,7	6,9	7,0
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, $см^3$	1598	1798	
Степень сжатия	10,7	10,5	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	97/132 6400	108/147 6400	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 4400	180 4000	
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6		A7
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	продольные рычаги, связанные упругой поперечной балкой		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	205/60R16, 215/55R17		

Нарисоваться ночью

В отличие от других автомобилей, «Ситроен-С3 Пикассо» ворвался на российский рынок короткой июньской ночью. В ночное с ним ходили Вячеслав Субботин и Владимир Соловьев.

Поливальные машины едва успели смыть дорожную пыль трудового дня, как на московские магистрали высыпали новенькие, с иголочки, автомобили. Их внешний вид привлекал своей необычностью – этакие светящиеся стеклянные коробочки катились по столичным улицам, заглядывая порой туда, куда другим машинам путь заказан.

Кто может похвастаться, например, что разъезжал на машине по аллеям Екатерининского парка или Нескучного сада? Теперь мы с коллегой можем. И катались с удовольствием под восторженные взгляды влюбленных пар и стражей порядка (им было дано указание «ситроены» не трогать) – а кого, кроме влюбленных и милиционеров, встретишь в два часа ночи в лесопарковой зоне?

Когда после очередного поворота фары высветили обнаженные торсы молодых парней, отважившихся на ночное купание в Строгинской пойме, стало ясно, что без водной прогулки не обойтись. Машина уверенно залезла по крутому трапу Троице-Лыковской пристани на борт баркаса. Да, геометрическая проходимость почти джиповская: 174 мм дорожного просвета – это не шутка.

Пока плавсредство тащилось до другого берега, уровень воды в реке упал (закрыли шлюз) – к пристани не подойти. Швартоваться пришлось у берега. Для обустройства съезда потребовался сварщик. Но все обошлось, первые приключения «Ситроена-С3 Пикассо» в российской столице закончились благополучно. Как и обещал новый шеф «Ситроен» в России Арно Рибо, они были действительно необычайными и неожиданными, как, впрочем, и сам автомобиль, продажам которого они дали старт.

«С3 Пикассо» отличает огромное трехсекционное ветровое стекло, множество вариантов трансформации внутреннего пространства с багажником от 500 до 1506 (при сложенных задних сиденьях) литров. И все это в автомобиле класса нашей «Калины». Невероятно! С моторами 1,4 и 1,6 литра мощностью 95 и 115 лошадиных сил цена – от 499 000 рублей. У машины пока нет автоматической коробки. За панорамную крышу, которая в ночной поездке создает в салоне очень романтическое настроение, придется доплатить 47 000 рублей. Автомобиль в самой дорогой комплектации, участвовавший в ночной презентации, стоит 683 000 рублей.

Быть оригинальной, компактной, практичной и в то же время обладать возможностями авто классом выше – вот что может «волшебная шкатулка», отмеченная подписью великого Пикассо. ЗР





Аромат осеннего цветка

Когда автор встретился с этим автомобилем, говорили о нем, как о близком к завершению проекте. В «Опеле-Астра» будущего поколения прокатился Владимир Соловьев. Фото автора и «Опель».

Человеку чертовски хочется все знать наперед и быть всегда первым. Вот сейчас я оставил мобильный телефон, фотоаппарат и сгораю от нетерпения, собираясь подойти с главным дизайнером «Опеля-Астра» Уве Мюллером к машине, которую увидят только в сентябре на автосалоне во Франкфурте.

Рассуждая о достоинствах мюллеровского творения в недоступном для посторонних внутреннем дворике дизайн-центра, ловлю себя на мысли, что начинаю смотреть на машину его глазами. Рядом поставлена «Астра» предыдущего поколения – чтобы подчеркнуть достоинства новой, которая длиннее предшественницы на 170, шире на 60 и выше на 20 мм. Да и база у новой больше на 70 мм – совершенно новая платформа!

– Мы хотели сделать автомобиль крупнее, чтобы усилить у покупателя впечатление, что он получает больше машины за те же деньги. И сознательно пошли на использование некоторых дизайнерских приемов, заложенных в «Инсигнии», чтобы сформировать «Астре» имидж модели более высокого класса, – пояснил Мюллер.

Однако новая «Астра» не копирует старшую сестру. Да, боковины более рельефны, ярче выражены обводы колесных арок, но это не «Инсигния»! Как у хорошего спортсмена, у новинки развита «плечевая мускулатура», под дверными ручками специально для стран с холодным климатом сделаны объемные выштамповки – удобнее открывать в перчатках. Передние фары более изогнуты и смотрят вперед, будто буравят пространство. По словам дизайнера, за доплату можно установить адаптивные фары, световой поток которых следует за поворотом рулевого колеса и меняется в зависимости от естественной освещенности.

Кромка сильно наклоненного ветрового стекла вынесена вперед настолько, что находится уже над колесной нишей. Хромированная окантовка боковых стекол – одновременно возврат к прошлому и более современный спортивный штрих, пришедший из премиум-сегмента.

Особенно гордится Уве Мюллер скульптурной формой задней части «Астры». Из-за пробок горожане большей частью видят машину сзади и судят о ней именно с этого ракурса. Вот почему постарались тщательно проработать форму фонарей и бампера, придать выпуклость стеклу.

Наконец усаживаюсь за руль новой «Астры». Но это не совсем тот автомобиль, о котором только что рассказывал мне Уве Мюллер. Новый язык опелевского дизайна из-за камуфляжа прочитывается с трудом. Внутри же полное сходство с демонстрационным эк-



В интерьере новой «Астры» доминируют темы оформления «Инсигнии»: рулевое колесо, центральная консоль, приборы, которые меняют подсветку на красную при переходе в спортивный режим.

ВЫБЕРИ УДОБНЫЙ РЕЖИМ

Спереди подвеска типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая балка дополнена механизмом Уатта, который минимизирует боковое смещение в повороте. На автомобиле устанавливается адаптивное устройство для управления демпфированием FlexRide, которое непрерывно контролирует характеристики всех четырех амортизаторов в зависимости от состояния дороги и условий движения. Водитель может выбирать между режимами «стандарт» (базовый), «спорт» и «тур» (туристический, наиболее плавный).



земпляром, только отдельные детали интерьера выполнены из более дешевого пластика, «тренировочного». Неудивительно – передо мной один из опытных образцов. Зато в нем все точно соответствует замыслу по части двигателя и «умной» подвески – той, что создала отличную репутацию ходовым качествам «Инсигнии» и которая пока редкость на машинах класса «Астры».

Новинке достанется уже существующая линейка бензиновых двигателей объемом 1,4 и 1,6 л мощностью от 100 до 180 л.с., отвечающих нормам Евро V. Место 140-сильного двигателя объемом 1,8 л занял экономичный 1,4-литровый турбо, который при той же мощности развивает больший (на 14%) крутящий момент. Из четырех дизельных двигателей объемом от 1,3 до 2,0 л и мощностью 95–160 л.с. пока ни один конкретного интереса для России не представляет – поставлять их сюда не планируют.

Opel Astra нового поколения – воплощение передовых технологий в компакт-классе.



Задняя часть «Астры» выразительна, новые фонари подчеркивают мускулистость «плеч».

Закамуфлированный будущий опелевский «цветочек» был вооружен самым мощным бензиновым мотором – мощностью 180 л.с. Автомобиль с легкостью разгонялся на автобане. На скорости под 200 км/ч я чувствовал себя вполне комфортно и не отставал от заводской «Инсигнии», прокладывавшей маршрут. Чтобы почувствовать драйверские качества «бутона», свернули на узкую извилистую второстепенную дорожку. Если едешь по «сельскому серпантину» быстро, то лучше перейти в режим «спорт»: меньше крены, лучше чувство стелящегося под колесами асфальта. «Астра» уже умеет ездить и, возможно, делает это интереснее многих конкурентов.

Насколько верны мои первые впечатления, покажет серийная «Астра». Бутон распустится в сентябре. **ЗР**



Унисекс-эволюция

Что бы ни диктовала автомобильная мода, среди небольших машин именно «Фольксваген-Поло» больше других претендовал на звание любимца как мужчин, так и женщин. Подобные изделия принято характеризовать словом «унисекс». Новая модель бестселлера B-класса не изменила традиции, считает Вадим Крючков. Фото автора.

Действительно, из поколения в поколение «Поло» оставался эдаким младшим братом «Гольфа». Дизайнерам ни разу не изменило чувство меры. Автомобиль мог быть модным, но никогда не был, по-молодежному говоря, попсовым. Признаюсь, это обстоятельство стало решающим при выборе машины и для автора – два года назад мужчина в возрасте за сорок оседлал «Поло» четвертого поколения. Доволен покупкой? В целом да. И вот презентация новинки. На сей раз к журналистскому любопытству добавился интерес владельца модели-предшественницы.

НЕ БЕДНЫЙ РОДСТВЕННИК

Да, братцы, шеф-дизайнер «Фольксвагена» Вальтер де Сильва не даром ест свой хлеб! «Поло» пятого поколения красив, солиден и по-прежнему подчеркивает родство с «Гольфом». Это главное, а описывать словами все нюансы внешнего облика нет смысла – фотографии расскажут больше. Приятно и то, что интерьер соответствует внешности. Здесь, несмотря на класс машины, ни тени легкомыслия. Привычный салон «Поло» развивается эволюционно. Как же хорошо, что он не поменялся радикально, но стал более добротным. «На автомате» подгоняю под себя руль, подушку и спинку сиденья, смакуя новшества. Панель приборов теперь из вспененного мягкого пластика вместо жесткого формованного. Вокруг дефлекторов вентиляции и рычага коробки передач появились вставки под металл.



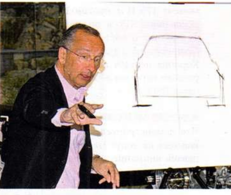
Ручки открывания дверей матовые. Это хорошо: отполированные до зеркального блеска ручки предшественника моментально «залапываются». Руль уже не выглядит простовато. В нем тоже есть аккуратная блестящая вставка. Подушка сиденья все такая же короткая, но благодаря набивке и развитым боковым поддержкам стала удобнее. Комбинация приборов лишилась двух циферблатов – температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива; теперь вся информация выводится на дисплей бортового компьютера. Подсветка шкал была синей, теперь белая. А вот стрелки спидометра и тахометра остались красными. Перечислять можно еще и еще, но, повторюсь, те, кто ездил на «Шкоде», СЕАТе и – особенно! – предыдущем «Поло», в новинке освоятся моментально.

Любопытный результат дала беглая экскурсия по маршруту «моторный отсек – подвеска – недра багажника». В новой машине масса хорошо знакомых по предшественнику деталей и узлов. Как воспринимать такое наследие? В нашей стране – только позитивно. Широкая унификация комплектующих – это отлаженные производство, сервис и снабжение всяческими расходниками. Владельцы как нового, так и старого «Поло» не окажутся на голодном пайке запасных частей. Да и сотрудники станций технического обслуживания быстро изучат новинку.

Сжато сформулирую увиденное. Если понятие «премиум-сегмент» вообще применимо к автомобилю B-класса, то «Поло» пятого поколения – характерный его представитель. Причем не шлягер-однодневка: его внешний и внутренний облик будет радовать глаз не один год. А это, согласитесь, весомый аргумент для покупателя.

ТЯНЕМ-ПОТЯНЕМ

Сейчас в гамме двигателей четыре бензиновых мотора (мощностью 60, 70, 86 и 105 л.с.) и три современных дизеля (75, 90, 105 л.с.). Из них повышенным спросом на нашем рынке будут пользоваться два наиболее мощных бензиновых. Потенциальный бестселлер – атмосферный 1,4 MPI. Не мотор – сказка по соотношению цена/качество, знаю не понаслышке. Главная его особенность – высокий для такого рабочего объема крутящий момент. В численном выражении



Шеф-дизайнер Вальтер де Сильва с фломастером в руках продемонстрировал любопытным, как начиналась работа над новым «Поло».

это 132 Н·м, в ощущениях – прекрасная тяга на низких и средних оборотах. Мотор способен уверенно таскать даже «Гольф» и «Гольф Плюс», что уж говорить о легком «Поло». Сейчас двигатель модернизирован: изменены система впрыска топлива и электроника управления. Результат: 86 л.с. (было 80 л.с.) и соответствие экологическим нормам Евро V. Работает совместно с 5-ступенчатой механикой или 7-ступенчатой автоматической DSG.

Следующий агрегат – абсолютно новый 4-цилиндровый 1,2 TSI, развивающий 105 л.с. Малыш с турбонаддувом занял в линейке моторов место бензинового атмосферника 1,6 такой же мощности. На этом совпадение цифр заканчивается. Новинка выдает крутящий

Силовая структура кузова наводит на любопытные размышления. Можно сколь угодно долго рассуждать о так называемых платформах, все равно лучшую выявит практика. Да, платформа нового «Поло» – это не революционный, а эволюционный путь развития. Тем не менее крэш-тесты по недавно ужесточенным стандартам EuroNCAP автомобиль выполнил с оценкой «пять звезд». Первым в классе. Выходит, исходная платформа была рассчитана с запасом прочности и возможностью модернизаций.



момент 175 Н·м против 153 Н·м у атмосферного 1,6, а по среднему расходу топлива и вовсе кладет на лопатки. Сравните: 5,5 л на сотню против 6,9 л. Коробка передач либо 6-ступенчатая с ручным переключением, либо 7-ступенчатая DSG.

КЛЮЧЕВОЙ МОМЕНТ

Что демонстрирует «Поло» пятого поколения на ходу? Первое, на что обращаешь внимание, – в салоне тише, чем в предшественнике, особенно с двигателем 1,4 л. Эргономика рабочего места водителя близка к эталону. Всё на месте. Удобный педальный узел, короткие ходы рычага переключения передач, оптимального диаметра рулевое колесо, внятные тормоза – типичные образцы немецкой школы проектирования.

Управляемость? Если уйти от заумной терминологии, хватит одного слова – надежная. Среди одноклассников есть и более заводные машинки, однако скучноватых и спокойных куда больше. «Поло» позволяет попищать шинами в поворотах, но, если вы никуда не торопитесь, не досаждает излишней нервозностью. Что касается разгонной динамики, по ощущениям старая машина с двигателем 1,4 MPI немного шустрее. Подчеркну: в сравнении с тестовой. Да, в активе нового «Поло» дополнительные 6 «лошадей», но экологические нормы Евро V и огромные 17-дюймовые колеса сводят на нет эту добавку. Думаю, товарный автомобиль с обувкой меньшего размера будет резвее.

А вот мотор 1,2 TSI с наддувом, похоже, способен провернуть любые колеса. Только тронулся, сразу же следует подхват. Причем крутить двигатель до отсечки нет необходимости – звука куда больше, чем толку. Настоящее удовольствие получаешь от езды «на момен-



По габаритам и массе новый «Поло» сопоставим с «Гольфом» третьего поколения (1991–1997 гг.), а по объему багажника его превосходит.

Подкапотное пространство новой модели с 86-сильным двигателем 1,4 MPI. Задачка из серии «найди десять отличий от модели прошлого поколения».

Новинка без всяких скидок: маленький по объему, но злой бензиновый мотор 1,2 TSI с турбонаддувом.

Метка на головке блока цилиндров мотора 1,4. Да-да, немецкий автомобиль собирают на конвейере в Испании и оснащают мотором польского производства.



И этот современный, солидный и стильный автомобиль относится к B-классу?

Обогатившись современными техническими решениями, новый «Поло» сумеет угодить широкому кругу потребителей.



Удобно, практично, добротно. Владелец «Поло» не будет чувствовать себя бедным родственником среди обладателей других моделей концерна.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volkswagen Polo	
	1,4 MPI	1,2 TSI
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3970/1682/1462	
база	2470	
колея спереди/сзади	1463/1456	
Снаряженная масса, кг	996	
Полная масса, кг	1550	
Объем багажника	280/952	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,1	9,7
Максимальная скорость, км/ч	177	190
Топливо/запас топлива, л	А91–95/45	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,7	–
городской цикл	8	–
смешанный цикл	5,9	5,5
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1390	1198
Мощность, кВт/л.с.	63/86	77/105
при об/мин	5000	5000
Крутящий момент, Н·м	132	175
при об/мин	3800	1500–3500
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	М6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	175/70R14, 185/60R15, 195/55R15, 215/45R16, 215/40R17	

те», в области низких и средних оборотов. Делать это с помощью 6-ступенчатой механической коробки передач несложно. Хотя автор и не поклонник двигателей с наддувом, готов, тем не менее, признать: этот мотор понравится подавляющему большинству владельцев, независимо от стажа, пола и возраста.

ЧТО, КОГДА, ПОЧЕМ

Вопрос не риторический. Страницу с комплектациями в фирменном пресс-ките не стоит воспринимать как догму. «Фольксваген» формирует гамму модификаций с учетом особенностей конкретного рынка. В ближайшее время (с начала осени) в Россию будут поставлять «Поло» только с бензиновыми моторами 70 и 86 л.с. Причем, в отличие от Европы, двигатель 1,4 MPI получит и базовая комплектация по имени Trendline. Самый мощный 1,2 TSI появится в начале 2010 года в автомобилях, «упакованных» по программе Comfortline с автоматической трансмиссией DSG. Самого дорогого набора Highline на нашем рынке не будет. Не беда, есть лазейка. Помимо «комплексных обедов», что заказывают дилеры, можно сформировать индивидуальный заказ. Ждать придется подольше, но в итоге получите то, что хотите: от самого аскетичного до самого нафаршированного «Поло».

Финальный штрих – финансы. Чтобы не быть голословным, цитирую информацию российского представительства фирмы: «Цена останется на прежнем уровне, с учетом дополнительных опций, появившихся в базовой комплектации». Гуманно и актуально. Увы, сейчас не все могут предложить новинку по цене предшественницы.

За все время производства модели «Поло» в мире продано больше 10 миллионов этих автомобилей. Надеюсь, новинка заметно увеличит эту цифру, ведь «Фольксваген» в совершенстве владеет умением угодить широкому кругу потребителей. ЗР

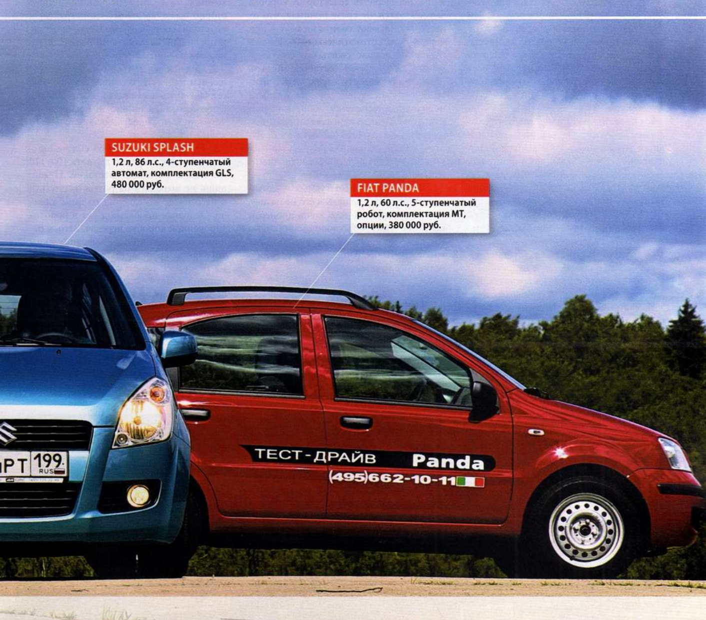
Они – большого города



Некогда маленькие, микролитражные автомобили были слабосильны и дешевы. Сегодня не может быть ни того ни другого. «Утрамбовать» комфорт, приличные ходовые качества, экологичность и безопасность в малый объем задешево не получится. Потому-то богато укомплектованные малыши порой дороже не слишком оснащенных моделей более высокого класса. Но ряды поклонников городских машин растут даже у нас. Жителям мегаполисов не надо объяснять, как важны экономичность, юркость, невеликие габариты.

У современных микроавтомобилей есть еще одна интересная черта: по-моему, они, как не многие иные маши-

Так и вижу презрительные улыбки тех, кому нужно минимум 2 литра на брата и кто считает, что такие машинки – удел лишь светловолосой части прекрасного пола. Попробуем избавиться от комплекса превосходства? Беспристрастно взглянуть на микролитражки попытался Сергей Канунников. Фото: Александр Кульнев.



ны, несмотря на глобализацию, несут национальные черты…

ITALIANO VERO

«ФИАТ-Панда» действительно истинный итальянец. Он очень похож на свою страну – гостеприимную и раздражительную, нарядную и солнечную в такой же степени, в какой пыльную и местами неухоженную. А еще ФИАТ напоминает сотрудников многочисленных итальянских правоохранительных органов. Мундир с пестрыми нашивками, фуражка с высокой тульей и громадной кокардой, белая портупея и, часто даже в жару, перчатки.

Кстати, на июньский тест «Панду» мы получили… на зимних шипо-

ванных шинах. Чтобы хоть как-то провести замеры, переобули машину, но в колеса большего диаметра и ширины (185/60R14 вместо 155/80R13), поэтому ездовые оценки приблизительны (хотя управляемость и комфорт улучшились).

«Панда» заинтересует тех, кому импонирует маленький автомобиль, выглядящий серьезно, по-взрослому. Ни снаружи, ни внутри нет игривости, ну а панель приборов угловатой монументальностью напоминает, пожалуй, вседорожники начала 1990-х. В этом есть свой шарм, но зеркала, похожие на те, что некогда ставили на ВАЗ-2105, не для города!

От таких машин не требуют околоспортивных радостей, посему сгодятся и сиденья с чуть выпуклой подушкой. «Панда» узкая, но в длину для задних пассажиров приемлема, да и самый большой багажник в тестируемой тройке – у нее.

Ездовой характер ФИАТа по-итальянски противоречив. Потомок знаменитых малолитражек взрослее, чем кажется на первый взгляд. Машина неплохо стоит в поворотах и на шипованных шинах, хотя и заметно кренится. Даже азарт появляется! А чтобы не сползать с сиденья, коленями можно упираться в дверь и консоль. Моторчик у «Панды» живой, но его нещадно душит коробка передач. Мало того, что даже среди роботов этот – замедленный, так еще и строптивый. Скажем, из нейтрали рычаг, в том числе случайно, можно перевести не нажимая тормоза. Но чтобы тронуться, педаль надо все же нажать и вновь передернуть селектор. А коробка задумывается, не сразу понимая, что от нее хотят. Бывают сбои и на ходу – при переходе из автоматического режима в ручной. В общем, сжиться с агрегатом можно, но осадочек остается. Кстати, на высокой скорости переходить в нейтраль коробка не хочет, поэтому выбеги не мерили, а тормозили, вопреки правилам, с включенной передачей.

«Панда» неплохо глотает мелкие неровности, но на волнах появляется раскачка – продольная, поперечная, диагональная.

ФИАТ среди испытуемых – самый доступный, хотя дешевым его не назову. За 380 000 рублей есть кондиционер и передние электростеклоподъемники, но нет даже простенькой «музыки». А так хотелось, чтобы Тото Кутуньо спел про истинного итальянца...

ФРАНЦУЗСКИЙ БЛЮЗ

Помните, как поет его знаменитая мадемуазель? Изящная, но твердая, грустная, но непреклонная. «Пежо-107» надменно выпятил бампер, словно утверждая: да, мал, но вовсе не слабосилен!

Мы поездили на машине, состоящей, кажется, из одних дверей, вчетвером – словно медведи в цирковом экипаже. Жить сзади можно, но очень не хочется! Зато спереди удобно и просторно даже высокому. Конструкторы не стали сооружать мощную консоль, и правильно сделали – ни водителя, ни пассажира ничто не стесняет.

Сиденья в «Пежо» по форме не лучше, чем в ФИАТе. В салоне меньше пластика и больше металла, все выглядит аккуратно, гармонично и, несмотря на некоторую игривость, основательно и добротно.

Смешные вроде бы 68 сил на шоссе позволяют уверенно держать 100–110 км/ч даже с полной нагрузкой. Нужно лишь не выпадать из ритма: вернуться в него после замедления машине тяжело. Основная проблема и тут в роботизированной коробке передач. Зато, в отличие от агрегата ФИАТа, французским управлять вручную намного удобнее. Да и эффективнее: машина становится заметно резвей. Главное – удерживать обороты в диапазоне 3000–4000. Это, кстати, может пригодиться и в городе с его рваным ритмом движения.



Моторчик у «Панды» очень неплохой, но показать себя в полной мере ему мешает робот.



Не оригинально, но ясно и понятно, что подчас предпочтительнее.

Кнопки стеклоподъемников в «Панде» расположены под кругляшами управления климатом. От такой оригинальности веет прошлым.

Клавиши регулировки зеркал тоже старательно упрятаны в самом необычном месте.



Коротенький автомобильчик ведет себя на дороге надежно. Машина на удивление комфортна, неровности преодолевает без стука и звона. Вот только не надо забывать, что дорожный просвет, даже без всякой защиты, всего 130 мм! Рулится 107-й вполне прилично, тормоза сначала вселяют уверенность, но заметно слабеют при полной нагрузке.

Симпатичный, собранный, удобный для городских и пригородных по-

FIAT Panda

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Пятидверный хэтчбек дебютировал в Женеве весной 2003 года, в России – с 2007-го. Существует версия с полным приводом – «Климбинг».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,1 и 1,2 л (54–60 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая и роботизированная (на версии 1,2 л) 5-ступенчатые.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
МТ плюс опции.

ЦЕНА:
305 000–355 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Живой мотор, приличного размера салон и багажник, относительно невысокая цена.

– Неудобная коробка передач, склонность к раскачке, малы наружные зеркала.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Чтобы сжиться с противоречивым южным характером, оценив его достоинства, научитесь прощать не менее заметные недостатки.



Внешне почти игрушечный, «Пежо-107» неплохо держится на дороге и сопротивляется канавкам.



Тахометр стоит очень удобно и помогает вовремя переключать передачи вручную, почти не отвлекаясь от дороги.



Даже в пятидверном варианте к услугам задних пассажиров «Пежо» лишь поворотные стекла-форточки.



Необычное управление климатом сначала вызывает ироническую улыбку. А потом не вызывает проблем.

Peugeot 107

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Трех- и пятидверные хэтчбеки стартовали в 2005-м. В России – с 2007 года.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1 л (68 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатые механическая и роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Urban, Trendy.

ЦЕНА:
368 000–401 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Удобная посадка на передних сиденьях, комфортная, но собранная подвеска.

– Очень тесно сзади, роботизированная коробка передач излишне задумчива.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Оригинальность вовсе не порок, а неплохое дополнение к продуманной конструкции и выверенным настройкам шасси.



ездок без полной нагрузки (часто ли вы загружаете машину под завязку?). А, вы вспомнили, что французский блюз поет мадемуазель? Комплексы, комплексы... Поет-то мадемуазель, но подпевают и очень мужественные месье.

СУШИ-БАР

В отличие от японской музыки, кухня Страны восходящего солнца завоевала весь мир. Автомобили Японии менее экзотичны, но общее с кулинарией у них есть. Японские блюда выглядят



Человеку среднего роста на водительском месте ФИАТа удобно, высокому – тесно.

Сзади в «Панде» терпимо. Хотя ни процедура посадки-высадки, ни дальнее путешествие особой радости не доставят.

Седокам в «Пежо» неожиданно просторно. Отсутствие развитой консоли в маленьком автомобиле – плюс.

На заднем сиденье этого «Пежо» ездить можно… если уж очень приспичит.

Даже в довольно серьезном по стилю интерьере «Сузуки» тахометр «вылупился» из панели. Похоже, такое решение становится классовым атрибутом городских машин.

Сзади в «Сплэше» вдвоем вполне сносно. Третий подголовник – это, скорее, некая условность.

Главный ездовой недостаток «Сузуки» – жесткая и громкая работа подвесок.

Спидометр – крупнее некуда! Кнопки на руле в городской машинке встретишь нечасто.

Мощная консоль выглядит по-взрослому, но мешает правой ноге водителя.

Что касается емкостей в передней панели, в споре с соперниками лидирует «Сузуки».

Suzuki Splash

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Аналог «Опеля-Агила». Автомобили нынешнего поколения представлены в 2007-м. В России – с 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,0 и 1,2 л (65–85 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая, автоматическая 4-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
GL, GLS.

ЦЕНА:
390 000–480 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Просторный салон, отменная динамика и удобное управление ею, удобная эргономика.

– Жесткие и шумные подвески.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Дебютант малого класса во многом задает новые стандарты для городских микроавтомобилей.



несерьезно, а на поверку оказываются не только вкусными, но и сытными. Вот и «Сузуки-Сплэш» не выглядит ни большим, ни грозным: нормальный усредненный дизайн в небольших габаритах. В салоне нет монументальной эклектичности ФИАТа и эксцентричности «Пежо» – все традиционно; может, скучновато, но понятно и удобно. При этом сомнений в национальной принадлежности машины не возникает. Усаживаясь в довольно неплохо профилированное кресло, в очередной раз осознаю: за последние шесть-семь лет прогресс в автомобилестроении, пожалуй, значительнее, чем в иные времена за пару десятилетий. В «Сузуки» действительно можно довольно комфортно ехать вчетвером! Правда, платят за это специ-



Багажник у «Панды», конечно, не гигантский, но больше, чем у соперников.



Багажник «Пежо-107» совсем невелик, а дверь его полностью стеклянная.



Багажник у «Сузуки» с двойным дном, но в жертву ему принесено запасное колесо: в отличие от конкурентов, здесь лишь докатка.

фической посадкой водителя. Усевшись так, что руль оказывается в почти вытянутых руках, ноги все равно сгибаешь больше, чем хотелось бы. Кроме того, на правом колене первое время набиваешь синяк об излишне широкую консоль (потом, конечно, приноравливаешься). После роботизированных коробок традиционный автомат переключается просто

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	FIAT PANDA	PEUGEOT 107	SUZUKI SPLASH
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3358/1578/1578	3430/1655/1470	3715/1680/1590
база	2299	2340	2360
колея спереди/сзади	1366/1357	1415/1405	1460/1470
Объем багажника, л	206/860	130/751	202/462
Радиус поворота, м	4,6	4,7	4,7
Масса снаряжен./полная, кг	865/1305	865/1140	1040/1485
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,0	13,7	14,9
Максим. скорость, км/ч	155	157	170
Топливо/запас топлива, л	A95/35	A95/40	A95/45
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	4,6/6,8/5,4	4,1/5,5/4,6	4,9/7,8/5,9
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/8	P3/12	P4/16
Рабочий объем, см^3	1242	998	1242
Степень сжатия	9,8	10,5	11,0
Мощность, кВт/л.с.	44/60 при 5000 об/мин	50/68 при 6000 об/мин	63/86 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	102 при 2500 об/мин	93 при 3600 об/мин	114 при 4400 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A5	A5	A4
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,91/2,16/1,48/1,12/0,90/3,82	3,55/1,91/1,31/1,03/0,85/3,21	2,88/1,57/1,0/0,7/–/2,3
Главная передача	3,44	3,55	4,38
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	155/80R13	155/65R14	185/60R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»*

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	953	866	1076
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	587 (61,6)/366 (38,4)	533 (61,5)/333 (38,5)	663 (61,6)/413 (38,4)
Дорожный просвет, мм	155	130	100
Динамические качества			
Разгон, с:	20 – 1,5с; 40 – 3,5с; 60 – 7,0с; 80 – 11,4с; 100 – 18,6с; 120 – 31,0с; 140 – 84,1с; max 146,2 км/ч. Погрешность спидометра 6,0%	1,8с; 3,9с; 7,2с; 11,2с; 17,5с; 25,8с; 44,1с; max 154,5 км/ч. Погрешность спидометра 4,5%	20 – 1,6с; 40 – 3,8с; 60 – 6,7с; 80 – 10,7с; 100 – 15,8с; 120 – 23,9с; 140 – 34,8с; max 156,8 км/ч. Погрешность спидометра 4,6%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	11,3	9,9	9,0
80–120 км/ч (V)	16,8	14,0	13,3
Выбег, м:			
120–50 км/ч	–	1310	1425
50–0 км/ч	–	695	729
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	42,2**	43,7	41,5
замедление, м/с^2	9,1	8,8	9,3

*Для «ФИАТ-Панда» замеры – на нештатных колесах с шинами 185/60R14. **Селектор в положении D.



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
FIAT PANDA	930–1085	575–765	1215	985	955	1275	1270	500/1100	1030	535	730	180
PEUGEOT 107	935–1105	555–790	1240	1005	935	1320	1265	415/995	1015	435	545	136
SUZUKI SPLASH	965–1150	555–790	1300	1050	975	1340	1275	475/1040	1005	425	715	156

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Скорость (передача)/модель	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	Разгон 0–100 км/ч
FIAT PANDA	67,9	70,0	72,9	76,3	77,0
PEUGEOT 107	69,7	70,6	72,6	75,3	76,7
SUZUKI SPLASH	66,8	67,6	70,9	73,7	72,5

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
FIAT PANDA	8	7	7	8	8	8	7	8	7	8	8	8	8	7	8	7,7
PEUGEOT 107	8	8	8	9	7	8	8	8	9	7	8	8	7	8	8	7,9
SUZUKI SPLASH	9	9	8	7	9	9	9	9	8	8	7	8	7	8	7	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

молниеносно! Все происходит быстро, четко и плавно (высокая цена «Сузуки» обусловлена и этим).

На ходу «Сплэш» сочетает заметную валкость в поворотах с излишней жесткостью подвески, при этом на неровностях несолидно погромыхивает и позвякивает. Зато у «Сузуки» очень достойные тормоза, причем их эффективность гораздо меньше зависит от нагрузки, чем у «Пежо».

Японский малыш – со стальной защитой двигателя, под которой, правда, всего 100 мм! Это уже не просто городской автомобиль, а, применительно к российским улицам, «для дорог с усовершенствованным покрытием», как писали некогда.

Весомость достоинств «Сузуки-Сплэш» соответствует весомости цены. Конкуренты по тесту доступнее, однако тоже недешевы. Но ведь представления о том, сколько должен стоить маленький городской автомобиль, уходят в прошлое вместе с машинами, совсем не похожими на те, что участвовали в тесте. **ЗР**



Сергей Канунников: «Современный компактный городской автомобиль может быть удобным в управлении, быстрым и даже вместительным, но не может быть дешевым».

Вечное и новое

В маршрут по древней стране на модном вседорожнике отправились Игорь Моржаретто и Александр Батыру (фото).



Автомобили Пежо-4007

Авседорожник-то получился красивый – стремительный, но при этом солидный! Французский концерн «Пежо-Ситроен», говорят, давно вынашивал планы освоения модной ниши SUV. Однако начинать производство модели нового направления, не имея опыта, истории проб и ошибок, накладно. Да и где гарантия, что результат окажется положительным? В результате выбрали умное решение – использовать опыт компаний, хорошо зарекомендовавших себя на рынке полноприводных автомобилей. В качестве донора для французских кроссоверов выбрали японскую модель «Мицубиси-Аутлендер XL». Причем в «Пежо» постарались максимально использовать сильные стороны японского паркетника – не стали трогать платформу, да и силовые агрегаты в основном остались от «трех бриллиантов». Фирменную принадлежность к французской компании подчеркнули традиционными



Вдоль дороги, что ведет к высокогорному озеру Рица, растет реликтовый лес. Он помнит, что было тысячу лет назад. Запомнит ли нас?



Сколько коз и баранов можно разместить в багажнике 4007-го, неизвестно. Главное, чтобы за рулем был человек.

элементами дизайна. Огромная решетка радиатора с крупным львом издалека дает понять: это – «Пежо»!

В отличие от японского собрата (тому положены двигатели 2,4 и 3,0 л), 4007-й, предназначенный для нашего рынка, оснащают только бензиновым мотором объемом 2,4 л (170 л.с.) или дизелем французского производства объемом 2,2 л (160 л.с.). Они агрегатируются с пятиступенчатой механикой либо с вариатором. Тестовый автомобиль оснащен японским 2,4-литровым бензиновым мотором (170 л.с.) в сочетании с бесступенчатой трансмиссией. Благодаря фирменной системе изменения фаз газораспределения MIVEC двигатель соответствует нормам Евро V, а при этом еще и очень экономичен: по паспорту расход топлива в смешанном режиме у достаточно тяжелой машины – 10 л/100 км. И ведь не обманули! Мы проехали около 3 тысяч километров в самых разных условиях (скоростное шоссе, ремонтируемая дорога, горный серпантин, городские улицы, проселки), и бортовой компьютер показал, что средний расход топлива не превысил паспортной величины. А после пересчета чеков за бензин цифра оказалась еще ниже – 9,6 л/100 км! При этом двигатель обеспечивает вполне приличный разгон в городе. Правда, на трассе мощности чуть не хватает (или вариатор сдерживает порывы?), при обгоне хотелось бы больше темперамента.

Формально внедорожные способности «Пежо-4007» явно невелики. Настоящее бездорожье не его стихия: и ходы подвески маловаты, и схема полного привода одна из самых простых. Но, как показал опыт, с легким проселком машина справляется. В районе Нового Афона дорога закончилась, вверх, к старинной (IX век) крепости Анакопия, вела лишь узкая тропа, что серпантином вилась по склону горы. Рискнем? Конечно! И кроссовер послушно пополз в гору – по раскисшей после дождя земле, смешанной с мелкими (и не очень) камнями. Иногда казалось, что места для разворота не остается, но автомобиль 4,5-метровой длины в два-три приема разворачивался на пятачке, чтобы потом снова упорно ползти вверх. В какой-то момент решили подключить постоянный полный привод (для этого надо лишь повернуть колесико в положение 4H, об остальном позаботится автоматика, управляющая межосевой многодисковой муфтой). Так, на всякий случай –

PEUGEOT 4007

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4635
ширина	1805
высота	1713
Объем багажника, л	441
Полная масса, кг	2160
Снаряженная масса, кг	1610
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон 0–100 км/ч, с:	10,4
Топливо	А95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	12,6
загородный цикл	7,5
смешанный цикл	9,3

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин, 232 Н·м при 4100 об/мин

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, бесступенчатая.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимая типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/70R16 или 225/55R18.

просто стало страшновато. Риск оправдался: потрясающая по красоте картина открылась со смотровой площадки на вершине горы высотой в тысячу метров… Редкий пеший турист сюда доберется – больно крутой склон придется преодолеть. А для автомобилей (любых) формально путь сюда заказан.

В соответствии с последними веяниями моды 4007-й имеет третий ряд сидений, – сложенные, они спрятаны в нише багажного отсека. Понятно, что галерка не самое удобное место для взрослых пассажиров, но два подростка здесь легко перенесут короткое путешествие на дачу. Правда, предварительно лучше потренироваться складывать-раскладывать кресло, иначе в нужный момент рискуете осрамиться перед гостями: алгоритм непростой.

В пятиместном варианте места для багажа достаточно – 441 л, а максимальный объем грузового пространства (при сложенных сиденьях второго ряда) – 1686 л. То есть автомобиль вполне



Мимо древнего дворца абхазских князей проносятся века, а он все стоит…

оправдывает запись в свидетельстве о регистрации – «универсал»: и для перевозки пассажиров хорош, и как грузовичок сгодится. Хотя в таком качестве использовать его жалко – слишком хорош.

Цена автомобилей с бензиновым двигателем 2,4 л зависит от типа трансмиссии (вариатор или 5-ступенчатая механика) и уровня отделки (Premium или Premium Pack) и колеблется от 1 135 000 до 1 237 000 рублей. Вариатор SVT, на мой взгляд, для этого автомобиля лучший выбор. А вот отличия двух уровней комплектации минимальны, и тут каждому покупателю предстоит решать, выбрать обычные фары или модный ксенон. В любом случае весь необходимый набор систем безопасности, климат-контроль и обогрев ветрового стекла (как и весь «пакет для холодных стран») – в базе.

Настоящие львы, как известно, обитают в саванне, а отнюдь не в горах. Наш железный зверь не испугался ни высоты, ни извилистых троп, да еще и поклажу на себе тащил. Для тех, чьи интересы не ограничены маршрутом «дом – работа», – отличный выбор! ЗР

Новое поколение джигитов все чаще выбирает автомобиль.





Крепость Анакопия возвышается над Новым Афоном, столицей средневекового Абхазского царства. Дойти до самого верха непросто и пешему, и конному. Наш «Пежо» дошел!

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

TOYOTA RAV4

1 130 000–1 370 000 руб.

Японский кроссовер – законодатель мод в своем классе, недавно пережил рестайлинг. Самая «упакованная» версия Sol 2,4 АКП (она же и самая дорогая) – прямой конкурент тестовой машины. ЗР, 2008, № 8

HONDA CR-V

1 050 000–1 310 000 руб.

В последние годы CR-V – один из самых популярных в Европе паркетников. Великолепный городской автомобиль, но с асфальта на нем лучше не съезжать. ЗР, 2008, № 8



Пятерка любит спорт

Для любителей прокатиться с ветерком «Ауди» подготовила сразу две заряженные версии модели ТТ – «TT RS Купе» и «TT RS Родстер». Владимир Соловьев опробовал новинки на гоночной трассе «Зольдер». Фото автора.

СРЕДЬ ШИРИ ПАШЕН И ПОЛЕЙ

Всякая гоночная трасса начинается с дороги к ней. Чтобы показать, что заряженные «Ауди TT RS» неплохо себя чувствуют и на дорогах общего пользования, нам предложили добраться из Кёльна в бельгийский Зольдер, плутая по узеньким дорожкам вокруг Аахена и Маастрихта. Это богатые животноводческие районы – там на зеленых лужайках пасутся ухоженные, просто картинные коровы, а по шоссе степенно разъезжают молочные цистерны, трактора с сеном и «логаны MCV», везущие на прицепах сельхозинвентарь. Пасторальную картину дополняет веселый щебет птиц... и лепешки навоза на обочине.

Низкий, настроенный звук выхлопа TT RS, конечно, немного диссонирует с окружающей действительностью. Понимая это, нужно отключить спортивный режим и без обгонов следовать за тихоходом, строго соблюдающим предписанные 30 км/ч. Интересно понаблюдать за спортивной машиной в явно неспортивной обстановке. И что вы думаете! Мощный тяговитый мотор позволяет тащиться с этой скоростью на третьей передаче, когда на тахометре всего 1000 об/мин. Кто-то заподозрит, что я издевался над техникой. Ничего подобного! На приборном щитке есть индикатор, подсказывающий, на какую передачу лучше перейти в данном ритме движения, – я следовал его рекомендациям.

Выходит, очень способная машинка получилась в подразделении «Кваттро» (Quattro GmbH), прямо-таки на все случаи жизни. С таким терпимым двигателем она очень выросла в моих глазах. Подумать только: на третьей можно ехать и 30, и 150 км/ч! Правда, только по хорошим дорогам, ведь дорожный просвет, если сравнивать TT RS с крупносерийным вариантом, уменьшен на 10 мм.

СИЛА ТРАДИЦИЙ

Когда задумываешь что-то новое, совсем не лишне покопаться в прошлом. Похоже, инженерам «Кваттро» это принесло пользу: новый 2,5-литровый двигатель TT RS возрождает традиции 80-х, когда пятицилиндровые двигатели (такие строил только «Ауди») создали фирме спортивную славу. В 1987 году Вальтер Рёрль на «Ауди-Спорт кваттро S1» мощностью 600 л.с. выиграл соревнования в подъеме на холм (заезды на вершину Пайкс-Пик, США). В 1989 году в кузовных гонках в Америке домини-



«Ауди-TT RS Купе» безошибочно узнаешь по фиксированному антикрылу на крышке багажника и шильдику в ее левой части.



Мощной машине – мощные тормоза. Скобы с индексом RS внушают доверие.



Спортивность важна, но в моделях премиум-сегмента ценят еще и комфорт. Подлокотник на ручнике – очень мило и, замечу, удобно.

Интерьер «Ауди-TT RS» отличается от типового логотипом *TT RS* на спице рулевого колеса и тиснением в виде стилизованных букв *R* и *S* на обивке дверей и сидений.



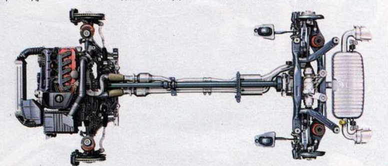


Это купе с тканевой крышей. В салоне нет заднего ряда сидений, вместо них механизм складывания тента.

Мощные дуги за сиденьями – важный элемент защиты седоков при опрокидывании.

КОМПОНОВОЧНАЯ СХЕМА ТРАНСМИССИИ AUDI TT RS

Постоянный полный привод сочетается с двигателем поперечной установки. Крутящий момент между передней и задней осями перераспределяется с помощью гидравлической многодисковой муфты с электронным управлением, установленной перед межколесным дифференциалом задней оси; V-образная 3,2-литровая «шестерка» в версии quattro на стандартных моделях устанавливается продольно.



ровал «Ауди-90» с мотором 2,2 л мощностью 720 л.с. Позднее, в середине 90-х, V-образные «шестерки» вытеснили пятицилиндровые рядные моторы, но, как оказалось, не навсегда.

На стороне пятицилиндровых компактность, небольшой вес. Это позволяет снизить общую массу автомобиля, улучшить развесовку по осям и, следовательно, управляемость, динамику и экономичность. Для сравнения: «Ауди-ТТ кваттро» с мотором V6 (3,2 л, 250 л.с.) расходует на 100 км в среднем на литр больше, чем пятицилиндровый, разгоняется до сотни за 5,9 с против 4,6 с у машины с пятицилиндровым и по мощности проигрывает ей 90 л.с.

Интересно, какую аргументацию, но уже в пользу «шестерки» выдвинут в следующий раз, когда лет через десять настанет пора вспомнить о традициях?

НА ТРАССЕ: ПРОСТО И СО ВКУСОМ

На трассу «Зольдер» разрешили выехать только купе, причем водителям выдали шлемы. Первый круг – следом за машиной безопасности, чтобы познакомиться с трассой, затем три круга самостоятельно. Конечно, все в спортивном режиме, с характерным звуком из глушителя, газ в пол, с интенсивным торможением перед поворотом, чтобы

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi TT RS	
	Coupe	Roadster
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина	4198/1842	
высота	1342	1348
база	2468	
колея спереди/сзади	1555/1546	
Объем багажника (VDA), л	290*	250
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	1450	1510
Полная масса, кг	1850	1830
Время разгона 0–100 км/ч, с	4,6	4,7
Максимальная скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	A98/60	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,9	7,2
городской цикл	13,1	13,3
смешанный цикл	9,2	9,5
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P5	
Число клапанов	20	
Рабочий объем, см³	2480	
Мощность, кВт/л.с.	250/340	
при об/мин	5400–6500	
Крутящий момент, Н·м	450	
при об/мин	1600–5300	
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/40R18	

*При откинутой спинке заднего сиденья.

загрузить передние управляемые колеса, затем снова газ. Перед шпилькой я включал вторую, хотя понимал: если бы не желание пройти поворот быстрее, тяги хватит и на третьей.

На спрямленном участке взгляд выхватывает 220 на спидометре. Но до максимальной скорости 250 км/ч разогнаться не удается – не хватает дистанции: совсем близко поворот, нужно успеть оттормозиться. Инженеры «Ауди» говорят, что по желанию клиента максималку, ограниченную электроникой, можно поднять до 280 км/ч. Но на быстроту разгона это не повлияет, меньше заявленных 15,9 секунды до 200 км/ч никак не получится.

После каждого круга – учащенное сердцебиение и желание проехать еще быстрее. Жаль, хронометраж заездов никто не вел. Уверен, мой результат был бы далеко не последним!

«Эр-эска» управлялась очень естественно, отлично повиновалась рулю, ни разу не спровоцировала на экстренные действия. У меня сложилось полное взаимопонимание с машиной: от скорости и от того, как она вела себя в виражах, получал настоящее удовольствие. Пусть даже мое время было далеко от того, что показывали на этой трассе прославленные пилоты формулы 1 Ален Прост и Ники Лауда.

Особенно понравилась машина тем, что в ней не оказалось ни спортивного керамического сцепления, превращающего езду, особенно в городе, в сущую муку, ни сверхжесткой подвески, на которой каждый бугорок отдается в спине, а двигатель при среднемоторной компоновке не дышал жаром в затылок. Это нормальный автомобиль с выраженными спортивными чертами, не заостренными до крайности. В нем можно путешествовать, возить с собой одежду и личные вещи и вынимать их сухими, а не пропаренными, как это бывает на некоторых спорткарах с багажником спереди и вынесенным перед ним радиатором охлаждения.

ПОЧЕМУ НЕ ПУСТИЛИ РОДСТЕРЫ

В 1982 году на трассе «Зольдер» получил смертельную травму гонщик Жиль Вильнёв. Его формульная «Феррари», наткнувшись на машину соперника, несколько раз перевернулась, ремни безопасности не выдержали, пилота выбросило из кокпита. Спасти Жиля не удалось.

Как ни крути, а автомобили без верха опаснее крытых. Но они имеют немало других достоинств: в них приятнее отправляться за город, обладатель открытого автомобиля – будь то мужчина или женщина, – как мне кажется, выглядит более сексапильно.

И хотя оба «Ауди-ТТ RS» по цене примерно одинаковы (в Германии купе стоит 55 800, а родстер – 58 650 евро), выбор стоит делать с оглядкой на характер. Спортивный характер. **ЗР**

Купе или родстер Audi TT RS – среди самых быстрых автомобилей компактного класса.





Широкий дверной проем «Ауди-TT RS» позволяет легко устроиться за рулем людям под два метра.

Рама ветрового стекла родстера многофункциональна: обеспечивает жесткость кузова, безопасность пассажиров, в ней проходит проводка к электрохромному зеркалу заднего вида и плафонам освещения, прячутся складные солнцезащитные козырьки.

В здоровом теле

Странные, очень необычные ощущения: в руках небольшой спортивный руль со знаменитой красно-желто-черной эмблемой. Ей вполне соответствует поведение машины: на любое движение рулем или педалями она отвечает реакцией фехтовальщика-чемпиона – виртуозным выпадом и стремительным уколом.

Вот «Порше» молниеносно прыгнул влево, обходя (скорее, облетая) препятствие, и тут же вновь занял свою полосу. Ни намека на крен, лишь мощной волной меня вдавило сначала в одну, потом в другую боковину кресла. И тут же вновь почувствовал сильную продольную нагрузку. «Порше» словно оттолкнул землю широченными 20-дюймовыми колесами: в мелких зеркалах (один из немногих недостатков машины) пейзаж удаляется столь стремительно, что почти – нереально. Нормальное поведение породистого спортивного купе? Согласен! Только непривычно осознавать, что сзади два роскошных пассажирских кресла и просторно, как в представительском седане.

Гимн эффективности

Разумеется, бессмысленно говорить о практичности (в общепринятом понимании этого слова) автомобиля с 400-сильным двигателем, максималкой свыше 250 км/ч и стоимостью 100 000 евро в базе! Немцы, создавшие «Порше-Панамера», предпочитают термин «эффективность», подразумевая, что, строя автомобиль, старались довести его до совершенства во всем. Комфорт – такой, чтобы придраться было не к чему. Если уж динамика и мощь, то по гамбургскому счету!

Как это «просто»! Берем 60-летний опыт создания спортивных автомобилей – отменную разгонную и тормозную динамику, отточенную управляемость. Добавим современные экологические требования и экономичность (конечно, насколько она возможна для 400–500-сильных моторов).



Казалось бы, в современном мире трудно чем-нибудь удивить, но «Порше-Панамера» заставил ахнуть искушенную автомобильную публику. Респектабельный седан безнес-класса отменно смотрится и на дипломатическом приеме, и на треке, где не уступит даже очень мощному спорткару. За изменчивым характером возмужавшего «Порше» наблюдал Сергей Канунников. Фото автора и «Порше».

Теперь проанализируем все, что наработано в области комфорта представительских седанов, и соединим лучшие достижения с дизайном, в котором доминирует, как выражаются стилисты, ДНК легендарного «Порше-911».

Ну и последний аккорд: «Панамера» – вместительный хэтчбек с большим и практичным багажником. Серийный автомобиль такого класса компания сделала впервые, как и машину с классической компоновкой.

ДЕМОН СКОРОСТИ

«Сидеть в автомобиле, а не на нем» – один из постулатов, исповедуемых создателями «Панамеры». Это означает очень низкий (по-спортивному) центр тяжести. При посадке-высадке придется, правда, совершать движения, характерные для седоков купе. Зато даже сзади, хотя крыша и сильно скошена, не экстремально высокий пассажир ее не заденет.

Кресло со множеством регулировок, море кнопок, часть которых с непонятными символами... Разглядывать все это нет мочи! Поворот ключа, хэтчбек призывно рыкнул, слово спросил: «Готов?».

В нормальных режимах, без резких ускорений, автомобиль чрезвычайно тих (это заслуга, в частности, маленьких, не очень удобных наружных зеркал) и, что еще более неожиданно, комфортен. Никакого картингового подпрыгивания капота, характерного для спортивных авто, никакой тряски на стыках и прочих неровностях. Это как-то даже диссонирует с образом и динамикой «Панамеры». Поднажмем? Вот он, ласкающий слух сытый рык! В качестве опции предлагают даже две звуковые настройки выпуска. Справедливости ради отмечу: немузыканту разницу в режимах заметить сложновато.

Вот и истинно поршевское ускорение! Не успел додавить педаль до пола, а на спидометре под двести! И я даже не заметил, как переключилась коробка с двойным сцеплением. Ну а сей-





В России базовые цены «Порше-Панамера» – 4 703 000–7 039 000 рублей.



Главный прибор, как и в иных «порше», – тахометр. Особенно приятно, что «Панамера» говорит и пишет в бортовом компьютере по-русски.



Отделка «Панамеры» – в стиле спортивных «порше». Даже замок зажигания слева от руля – так можно быстрее стартовать.

Porsche Panamera – шедевр генной инженерии: сплав комфорта, спортивного характера и заново прочитанного фирменного дизайна.

час самое время поэкспериментировать. Не меняя положения педали, нажимаю кнопку *Sport* – коробка подоткнула шестую вместо седьмой, режим *Sport+* – еще на одну передачу ниже. Можно увеличить и жесткость подвески. Впрочем, мне трудно представить ситуацию, когда это потребуется. Разве что где-нибудь на Нюрбургринге. И если кому-нибудь придет в голову гоняться там на представительском автомобиле. Впрочем, он на это и провоцирует.

Вернемся в спокойный режим. Теперь автомобиль трогается на второй передаче, плавно и уверенно летит по автобану... и глохнет на светофорах, чтобы не пачкать воздух и не расходовать бензин. Двигатель ожил, едва я снял ногу с педали тормоза. Кстати, за примерно 250 км по маленьким городкам и автобанам, в том числе на скорости, близкой к 200 км/ч, солидный полноприводный 400-сильный автомобиль расходовал в среднем 12 л/100 км.

Пожалуй, для размеренного движения по шоссе руль «Панамеры» немного островат – расслабиться не получится. На то он и «Порше»! Зато при объезде препятствий или в горах душа радуется мгновенному немецкому «яволь!».

Тормозная динамика впечатляет, пожалуй, даже посильнее разгонной. Задумываться о том, как машина реагирует на педаль, забываешь, настолько все правильно и выверено. Шесть поршней на каждое переднее колесо и по четыре на задние осаживают «Панамеру» с цепкостью ловушки классного хоккейного вратаря. На заказ предлагают керамические диски. Кстати, набор опций по-немецки богатый. Базовая машина с задним приводом может быть даже с механической коробкой передач (такой автомобиль опробовать пока не пришлось).

ВЫСОКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Современные, напичканные электроникой автомобили часто и небеспо-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PORSCHE PANAMERA		
	S	4S	Turbo
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4970/1931/1418		
база	2920		
колея спереди/сзади	1658/1662		1656/1646
Снаряженная масса, кг	1770	1860	1970
Полная масса, кг	2375	2440	2500
Объем багажника (VDA), л	445–1263		432–1250
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,6 (5,4)*	5,0	4,2
Максимальная скорость, км/ч	285	282	303
Топливо/запас топлива, л	A98/80		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	8,9 (7,9)	8,1	8,9
городской цикл	18,8 (16,0)	16,4	18,0
смешанный цикл	12,5 (10,8)	11,1	12,2
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	V8/32		
Рабочий объем, см^3	4806		
Степень сжатия	12,5		10,5
Мощность, кВт/л.с.	294/400		368/500
при об/мин	6500		6000
Крутящий момент, Н·м	500		700
при об/мин	3500–5000		2250–4500
Трансмиссия			
Тип	задне-приводная	полноприводная	
Коробка передач	M6 (A7)	A7	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	двухрычажная/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин**	245/50ZR18 – 245/45ZR18		255/45ZR19 – 285/40R19

**В скобках данные для коробки передач PDK с опцией Sport Chrono Package Plus, для версий 4S и Turbo – стандартное оборудование.*

***Передние – задние.*



Даже за высоким водителем просторно. Каждому пассажиру – по индивидуальной регулировке климата.

Играть на этом «аккордеоне» довольно просто – все расположено логично. А самая необычная кнопка – управляющая настройкой звука выхлопа.



чвенно критикуют за некую механистичность, отстраненность от водителя – за бездуховность, как говорят журналисты. Вот уж в этом «Порше-Панамеру» не обвиню! Комфорт бизнес-седана и энергетика спортивного купе соединены в нем необыкновенно талантливо и прочно.

А главное, самые современные, высокотехнологичные устройства не отстраняют машину от человека. Кажется, каждая клетка мускулистого тела из легких сталей, алюминия, кожи и композитов готова вступить с вами в конструктивный и захватывающий диалог, а если надо – указать на ошибку и даже поправить ее. «Панамера» не только чуткий и отзывчивый, но и умный, интересный, интеллигентный собеседник. Духовной близости с таким современные технологии только на пользу. ЗР



Сотворение пробки

Как рождаются дорожные заторы? Фотозарисовки с места возникновения одного из них предлагает петербуржец Михаил Крюков.

Удивить горожанина дорожной пробкой – все равно, что напугать египтянина видом Сфинкса. Дело привычное. Тем более что попасть в пробку сегодня куда проще, чем избежать ее. Однако же хочу поспорить с теми, кто уверовал в «непорочное зачатие» современных заторов. Доказательства вполне земного происхождения некоторых из них – на приведенных ниже фото.

Итак, Петербург, улица Марата, пятница, 13 часов. Еще минуту назад все было нормально... Дальнейшее – на фото.



Да, минуту назад все было нормально. Но вот что-то произошло – воздух мгновенно наполнился гудками, звонками, матом и прочими цивилизованными звуками. Ага, ясно – две трети улицы перекрыл двухсекционный трамвай. И вот уже первая машина, едущая к Невскому, вырулевает на встречку. Так делать нельзя, но аргумент водителя абсолютно предсказуем: мол, мне надо!



Интересно, почему остановился трамвай? Электричество кончилось? Да нет, он честно стал согласно маршруту поворачивать налево. Конечно, еще до поворота было очевидно, что ехать нельзя: не пролезет! Но и «глубокоуважаемого вагоноуважатого» при желании можно понять: ему надо!



А вот и микроавтобус, перекрывший путь трамваю. Даже лесному ежику должно быть ясно, что бросать машину в этом месте нельзя, но... Раз бросил именно здесь, значит – надо!



Красота: дорога на Невский свободна! Зато встречная полоса уже беспомощно замерла, а какая-то «Газель» в знак протеста вообще «уснула» перед трамваем. Странно, но так и слышится: а мне надо!



Вырваться на волю проще всего так: ксеноном, матом и прочими средствами убеждения распихать встречную полосу и протиснуться-таки между трамваем и «Газелью». Кстати, ее водитель вообще куда-то ушел. Машины посреди дороги не бросают, но если ему надо...

Минут через пятнадцать все кончилось – так же просто, как и началось. Появившийся откуда-то водитель спокойно залез в свой микроавтобус и был таков. Трамвай закончил-таки маневр и погрохотал дальше. «Газель», похоже, тоже куда-то исчезла. Нет проблем?

Да, наверное. Но я теперь боюсь только одного: не отменил бы кто сдуру трамвайное движение. Ведь именно трамвай в итоге перекрыл мою улицу Марата. ЗР

| ЗА РУЛЕМ – ПРОТИВ!

В новой рубрике ЗР – о том, с чем мы не хотим мириться: о разгильдяйстве, подлости, некомпетентности... Эта рубрика – ваша возможность, читатели, назвать все своими именами. Открывает ее письмо Андрея Дмитриева из Ульяновска.

Дорожные провокаторы

На этом перекрестке (101-й км трассы Ульяновск – Самара) не ошибается лишь тот, кто собирается повернуть направо, к Самаре. Понятно, что уходить с развилки налево нельзя: это встречная полоса, увенчанная «кирпичом». Однако оказывается, что правая проезжая часть – это «подстава»! И все потому, что ее левая полоса, отделяемая сплошной линией, – это тоже встречка! Но те, кто собирается свернуть на Димитровград, этого не знают и машинально занимают крайнюю левую полосу для предстоящего поворота налево. Вот здесь-то и «охраняют» безопасность дорожного движения доблестные сотрудники ДПС. Пашут в поте лица: вдвоем не успевают заполнять бумажки! Нашу служебную машину тоже остановили, а на водителя со стажем «вся жизнь» составили протокол. Возражения по поводу вводящей в заблуждение разметки в расчет не приняли...

Позже, у начальника управления ГИБДД, протокол отменили, однако разметка остается прежней. Надо полагать, ее берегут для дальнейшего выполнения плана.

От редакции. *Можно спорить о правомерности примененных знаков и разметки, однако возмущает другое. Почему прописавшиеся здесь экипажи ДПС даже не пытаются предотвращать нарушения? С какой стати они дежурят за опасным участком, а не перед ним? Что мешает им подать рапорт об установке понятных водителям знаков и нанесении нормальной разметки? И, наконец, на каком основании они штрафуют водителей, которые не в состоянии разобраться в дурацких ребусах, порожденных местными дорожными провокаторами? Ответы на эти вопросы хотелось бы услышать лично от полковника милиции Харинова Дмитрия Витальевича, возглавляющего Управление ГИБДД УВД Ульяновской области.*



| ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Сегодня на обращения ЗР отвечают представители компании «Опель».

Кипит наш «Опель»

Два года назад стал обладателем «Опеля-Астра». В один прекрасный момент машина стала перегреваться в пробке. Открутил крышку расширительного бачка – вместе с паром вышла некая масса светло-серого цвета... Заключение сервисного центра: гарантийная замена радиатора и АКП! Причина – разгерметизация теплообменника охлаждения коробки, который встроен в радиатор охлаждения двигателя: антифриз смешивается с трансмиссионным маслом и т. д. Как оказалось, в российском «Джи-Эм» прекрасно знают о проблеме, однако никакой официальной кампании отзыва не объявляют. После полутора месяцев, проведенных без машины, лишь укрепился в намерении срочно обменять этот автомобиль на другой, от более заботливого и дальновидного производителя.

Сергей Б., Москва

По нашей просьбе ситуацию комментирует PR-менеджер «Опеля» Константин Коростов:

Описанная проблема касается отдельных автомобилей «Опель-Астра» 2007–2008 модельного года (собранных до ноября 2007-го) с мотором объемом 1,8 л (Z18XER) и автоматической трансмиссией. В настоящий момент приняты меры по решению данной проблемы согласно технической документации Adam Opel GmbH и высочайшим стандартам качества послепродажного обслуживания «Дженерал моторс СНГ». Идентификационные номера (VIN) всех автомобилей, на которых может проявиться данный дефект, переданы соответствующим службам дилерских центров. В свою очередь, сотрудники дилерских предприятий приглашают владельцев автомобилей для бесплатного устранения указанной неполадки, вне зависимости от того, находится автомобиль на гарантии или нет, первый это хозяин автомобиля или нет и т. д. Случаев появления подобного дефекта в радиаторах нового образца не было.

Мы связались с Сергеем Б. Он подтвердил, что машину ему в конце концов вернули. Ссылку представителя фирмы на «высочайшие стандарты» оставляем без комментариев.

Где живут богатые водители? Что ушло с «жигулями»? Почем новенькие авто в Хабаровске? Заходите в зарулевский почтамт августа – обсудим!

Мы не олигархи!

Пишу вам с Крайнего Севера, точнее, с Ямала, из Салехарда, – от имени коллег-водителей. Все дело в том, что с номерами нашего 89-го региона невозможно ездить. Доблестная милиция-ГИБДД почему-то решила, что мы здесь зарабатываем очень большие деньги, а потому взяла за правило грабить нас по поводу и без повода. Не гнушаются ничем: останавливают для проверки, а потом подбрасывают всякую гадость (от патронов до пакетиков с белым порошком). Или просто говорят, пьяный, мол, после чего предлагают «разобраться на месте». За очень большие деньги, естественно.

Доказать свою невиновность нет никакой возможности. Как объяснишь, что перед дальним рейсом никакой водитель не позволит себе спиртное? Да они и сами все понимают. Заплатишь штраф – отпускают без всякого протокола, а физиономия довольная… Нас грабят начиная от Ханты-Мансийска: Челябинск и Уфа, Самара и Саратов, Тамбов и Воронеж. А просьба наша простая: похлопочите перед кем надо, чтобы навели порядок на дорогах. Очень хочется в отпуск поехать на машине, но когда на полпути после встреч с ГИБДД не остается денег, которые собирал целый год, то на душе становится очень горько. Помогите, чем сможете!

Виктор Иванович Ткачев, Лабытнанги, ЯНАО

Душа, «Жигули» и ностальгия

Действительно, для многих страна стала чужой, но это наша вина... История не терпит сослагательного наклонения, однако можно повлиять на будущее. Да, Россия – страна форс-мажоров, но для нас дико звонить в полицию и закладывать собственного друга, который превысил скорость на 20 км/ч! А ведь на Западе именно так и делают. **Александр**

Согласен со статьей! Я выбираю машину для души! А так как душа у меня русская, то и машина русская! Авто – не кусок железа! Это твой друг! **Николай Патриот**

Автор пишет про какие-то мысли и эмоции, которые якобы вызывали наши автомобили... Ничего, кроме чувства ущербности, наши авто вызывать не могут... А ходить постоянно с грязными руками и откручивать закисшие гайки быстро надоедает. **ritmo**

Вы бы еще о телегах и о лошадях поностальгировали! Те же деревянные повозки в семьях из поколения в поколение передавали, чинили-латали... Кстати, тогда был огромный плацдарм для творчества и рук, а та же «конная тяга» – живое существо! Управляться с лошадьми умели даже те, у кого их не было. А сейчас большинство не знает, как к животному подойти. **Кирилл**

Что-то всех понесло в физику, а речь-то о душе. Сейчас ухоженная «копейка» или «тройка» вызывают у людей добрые эмоции, действительно ностальгию. **ahgar-136**

С «жигулями» ушло единственное: когда теперь возвращаешься домой, руки у тебя не в масле. **DeLago**

Цивилизация разобщает людей, а общие трудности объединяют.

Про то, что старые машины человечнее были, – это правда. У меня новенький «Фольксваген» и еще не старая вазовская «семерка». Можете начинать плакать и смеяться, но ездить на «семерке» мне порой гораздо приятнее. Мне никто не завидует, меня никто не боится, а когда выезжаю на ней, то обязательно встречаю одобрительные взгляды, тем более если машина чистая и надраенная до блеска полиролем. Цивилизация разобщает людей, а общие трудности объединяют. Раньше были одинаковые машины и одинаковые проблемы – и все тянулись друг к другу. **Владимир 245**

Автор не доказывал прописных истин про надежность «японцев», «немцев» и прочих. Он напомнил нам о том, что мы раньше были дружнее, рукастее и изобретательнее. А теперь кроем друг друга трехэтажным и бахвалимся крутыми тачками. Я сам давно продал «копеечку», но до сих пор с теплотой вспоминаю ее. **Роман 4x4**

Ознакомиться с дискуссией и принять в ней участие можно на нашем сайте: www.zr.ru/articles/58969

Восток – Запад

Для меня, как и для любого дальневосточника, темы повышения пошлин и запрета правого руля очень болезненны. Но вот что забавно: если государство хочет приучить нас к «нормальному» расположению руля, то продавцы автомобилей этого вовсе не хотят. Самый простенький «Лансер» у нас стоит 730 тыс. рублей! А ведь это почти на 200 тыс. дороже, чем на западе нашей страны. С самой доступной «Кэмри» (с механикой) та же история: в Хабаровске ее предлагают за 1 млн. 200 тыс. рублей. Мы, конечно, далеко от столиц, но не перестали быть частью нашей страны. Причем, как выясняется, самой богатой ее частью.

Дмитрий Головин, Хабаровск

Запасочка

Интересно, какой у него домкрат?

Дмитрий Мелкозеров, Петрозаводск





А у нас такого нет

Эти знаки встречаются в Алжире.

Михаил Криворотько



О трех колесах

Посылаю вам фотографию интересного транспортного средства, увиденного мною в Варне (Болгария). То ли мотоколяска, то ли автомобильчик...

Александр Ангервакс, Санкт-Петербург

P.S. Зарулевцы! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.

Деятельностью зарулевского почтамта в августе управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

Как родился «Москвич» и куда поехала крыша?

У вас есть конкретные вопросы относительно автомобилей, экспертиз, экономики, ситуации в автопроме? Вы считаете, что затронутая вами тема будет интересна многим? Вам важно знать именно наше мнение? Тогда спрашивайте – обязательно ответим!

? Автор: Григорий, Москва

В ЗР, 2009, № 5 вы писали, что емкость огнетушителя и его тип нигде не указаны, так что, дескать, на техосмотр можно брать любой. С вашими советами техосмотр не пройти! Недавно внесены изменения в ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки», где указано, что легковые и грузовые автомобили должны быть оснащены не менее чем одним порошковым или хладоновым огнетушителем емкостью не менее 2 л. Может быть, опровержение напишете?

Нет, не напишем. Потому что, кроме изменений, на которые вы ссылаетесь, к данному ГОСТу была еще ПОПРАВКА (в апреле 2007 года), где вместо цитируемой вами фразы написано: «Легковые и грузовые автомобили должны быть оснащены не менее чем одним огнетушителем, а автобусы и грузовые автомобили, предназначенные для перевозки людей, – двумя... Огнетушители должны соответствовать нормам пожарной безопасности». А вот в этих нормах есть упоминание о двух литрах, но это рекомендуемый объем, а не обязательный. Об этих поправках знают не все.

Алексей ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, редактор отдела экспертиз и спецпроектов

 Автор: Олег М., Москва

Слышал, что «Москвич-400» – точная копия немецкого «Опеля-Кадет» 1938 года. Правда ли, что все чертежи и штампы кузовных деталей в 1945-м привезли в Москву из Германии?

Правда, но лишь частично. «Москвич» действительно копия, но... созданная заново. Ни чертежей, ни штампов СССР не получил, поскольку они были уничтожены (возможно, сознательно) во время войны. Осенью 1945-го несколько немецких КБ под контролем СВАГ (Советская военная администрация в Германии) и советских инженеров копировали серийные «опели» и заново создали документацию и штампы. Весной 1946-го все это отправили в Москву. Кстати, там же, в Германии, создали и ряд интересных модификаций «Москвича», в том числе удлиненный на 500 мм вариант, а также версию с автоматической коробкой передач.

Сергей КАНУННИКОВ, заведующий отделом испытаний

? Автор: Алексей Серебренников, С.-Петербург

Судимся с дилером по поводу деформации крыши у автомобиля «Рено», а также трещин в ее стыках с задними стойками. Мы заказывали экспертизу, но дилера ее выводы не устроили; суд назначил другую экспертизу, которую проводил специалист из УГТУ-УПИ. Он напрочь опроверг результаты предыдущей проверки. К этому моменту вышла статья в ЗР, 2009, № 4 – как раз об этой проблеме на турецком заводе. Мы представили эту статью суду, на что эксперт ответил: в журнале «За рулем» пишут всякую чушь... Посоветуйте, как нам быть?

О дефекте крыш «меганов» известно давно. Дилеры были обязаны устранять этот дефект по гарантии согласно распорядительному документу – ноте «Автофрамоса» (российский дистрибьютор «Рено») № 2006-1 от 21.01.2006 года. Советуем вам написать претензию в представительство «Рено», отправив ее копию нерадивому исполнителю. Что касается высказываний упомянутого вами эксперта, ему, возможно, также будет интересно ознакомиться с этой перепиской.

Игорь КОЗЛОВ, редактор отдела эксплуатации

Зарулевцы! Вопросы можно задавать на сайте www.zr.ru (в разделе «Справочная служба»), а также по электронной почте: kolodochkin@zr.ru или info@zr.ru.

Третий ряд – для детей

Появившись с интервалом в полтора года, обе машины кажутся похожими друг на друга, как две капли воды. Отличия, зашифрованные создателями под индексом «+2», искал Павел Леонов. Фото: Константин Якубов.

РОДОСЛОВНАЯ

«Кашкай» дебютировал весной 2007 года. Тогда же стартовали продажи в России. Это был первый автомобиль компании, полностью разработанный и собранный в Европе для местного рынка, хотя его стали продавать также в ЮАР и Японии. Облик модели создали в европейском дизайн-центре компании, испытания проводили на дорогах Испании и Скандинавии, а собирают машины в английском Сандерленде. Изначально выпускали только пятиместный вариант, но уже через полтора года появилась версия с приставкой «+2», способная увезти семерых седоков. В нашей стране ее продают с октября 2008 года.

Увеличение пассажировместимости повлекло за собой внесение значительных изменений в конструкцию: колесную базу расширили на 135 мм (до 2765), длину увеличили на 211 мм (до 4526), а общую высоту – на 38 мм (до 1643). Это позволило не только установить третий ряд сидений (правда, на нем более или менее сносно могут уместиться разве что дети), но и увеличить пространство для ног пассажиров среднего ряда на 23 мм. Прибавка не самая выдающаяся, но на практике весьма ощутимая. Подвергли изменениям и большинство кузовных элементов. Особенно в задней части. Так, появились новые пятая дверь, задний бампер, задние двери (более широкие) и т. д. Не обошли конструкторы вниманием и техническую начинку, ведь масса машины увеличилась примерно на 100 кг: изменили настройки подвески, перенастроили электроусилитель руля, на самых мощных версиях (они с 17-дюймовыми колесами) увеличили диаметр тормозных дисков.

Адаптации для нашего климата автомобили не проходили, но, как утверждает производитель, все официально продающиеся в России машины соответствуют спецификациям моделей, предназначенных для стран Северной Европы, а минимальная температура, при которой проходили испытания, составила –35°С.

С конкурентами ситуация весьма неоднозначная, ведь «Кашкай» многие считают родоначальником класса компактных кроссоверов. Явный соперник, пожалуй, лишь «Додж-Калибр», но он продается у нас только в переднеприводном исполнении. Реально машине приходится состязаться за покупателя с популярными моделями С-класса, такими как «Тойота-Королла», «Мазда-3», «Мицубиси-Лансер», «Форд-Фокус» и т. п. К конкурентам относят также «Фольксваген-Кросс Гольф», «Сузуки-Игнис» и т. д.



КОМПЛЕКТАЦИИ

Как уже отмечалось, эта модель «Ниссана» представлена в двух версиях. Самый дешевый пятиместный кроссовер стоит 726 тысяч рублей, семиместный на 51 тысячу рублей дороже. Не такая уж существенная доплата за дополнительные два места и 90 л багажа. К тому же в более вместительной модификации средний ряд сидений может перемещаться в продольной плоскости на 100 мм. Седоки это, несомненно, оценят, хотя ногу на ногу закинуть по-прежнему не смогут. Наш выбор – версия «+2».

Список оборудования базовой комплектации XE весьма обширен (см. «Нашу справку»). У более продвинутой SE двухзонный климат-контроль, электропривод складывания зеркал, круиз-контроль, датчик дождя, передние противотуманные фары, поясничная поддержка на водительском сиденье, задний подлокотник с подстаканниками, окраска зеркал и дверных ручек в цвет кузова, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски и т. д. SE+ выделяется лишь отделкой салона однотонной черной тканью, но это только в версии «+2». У простого «Кашкая» две комплектации SE+ (коды E-AAQ и EUAAQ). Первая соответствует аналогичной для семиместных машин, а вторая – более продвинутой LE и дополнительно оснащается камерой заднего вида с цветным дисплеем, улучшенной «музыкой» с шестью динамиками и навигацией. Самая богатая LE+ добавляет ко всему перечисленному кожаную отделку салона и специально настроенную аудиосистему Bose с шестью динамиками и сабвуфером. Существует и около десятка специальных версий, которые отличаются от стандартных наличием дополнительного оборудования.

Мы остановили свой выбор на комплектации SE+. Дело в том, что первоначальная XE не настолько дешевле, насколько смотрится беднее. Разница в их цене составляет 39,4 тысячи рублей. Для SE механическая коробка передач не предусмотрена, а нас интересует именно она (но об этом чуть позже), а переплачивать от 70 до 115 тысяч рублей за камеру с цветным дисплеем, более продвинутую «музыку», ксенон и кожаный салон мы посчитали нецелесообразным.

Как и для большинства японских автомобилей, никаких дополнительных опций производитель не предлагает. Зато проще определиться с выбором.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ И ТРАНСМИССИЯ

Российским покупателям доступны лишь два бензиновых атмосферных двигателя: 1,6 л (114 л.с.) HR16DE и 2,0 л (141 л.с.) MR20DE. Оба 16-клапанные, оборудованы системой изменения фаз газораспределения для впускных клапанов и многоточечной системой впрыска

NISSAN QASHQAI+2

НАШ ВЫБОР

С двигателем 2,0 л и МКП, в комплектации SE+. Цена – 975 400 рублей.

Индекс ЗР – 24

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 104 кВт/141 л.с. при 6000 об/мин; 196 Н·м при 4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полный привод ALL-MODE 4×4; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 7-местный 5-дверный; база – 2765 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4526×1783×1643 мм; объем багажника – 500 л; снаряженная масса – 1529–1623 кг; размер шин – 215/60R17.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 188 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,6 л/100 км.

За дополнительные два места и «довесок» к объему багажника переплатить придется не так уж и много.







Ярко-оранжевый фон бортового компьютера раздражал многих. В «Ниссане» учли критику и на машинах начиная с 2009 модельного года сделали его темным.

Обилие серебристых вставок в оформлении салона заметно облегчает общую строгость стиля.

Владельцы «кашкаев» в дорогих комплектациях отныне не заблудятся, ведь их машины оборудованы штатной навигационной системой.



топлива. Большинство корпусных элементов для облегчения веса изготовлено из алюминия. У более мощного к тому же значительно уменьшено внутреннее трение благодаря применению специальной техники обработки поверхностей, которую обычно используют при доработке гоночных двигателей. Европейцам также предлагают два дизельных двигателя с турбонаддувом, разработанных партнером по альянсу – компанией «Рено»: 1,5 л (103 л.с.) и 2,0 л (150 л.с.)... Интересно, когда до нас очередь дойдет?

Бензиновый 1,6-литровый двигатель агрегатируется с 5-ступенчатой механической коробкой. Более мощный силовой агрегат работает в паре уже с 6-ступенчатой КП или бесступенчатым вариатором CVT, который позволяет экономить топливо и сокращает выбросы CO_2. Он может работать как в автоматическом режиме, так и в полуавтоматическом. В последнем случае можно самостоятельно выбирать одну из шести фиксированных передач.

«Кашкаи» выпускают как с переднеприводной трансмиссией, так и с полноприводной. Последняя, с фирменной системой ALL-MODE 4×4, для распределения крутящего момента между колесами и осями использует электрические, а не гидравлические устройства и позволяет выбирать один из трех режимов движения: передний привод, режим Lock, в котором блокируется межосевая электромагнитная муфта и момент между передней и задней осями распределяется в соотношении 50:50, а также режим Auto, в котором электроника отслеживает проскальзывание колес и сама решает, когда задействовать полный привод. Данной системой оборудуют только самые мощные версии автомобиля.

Многие приобретают эту модель «Ниссана» именно с 1,6-литровым двигателем и соответственно в переднеприводном исполнении. В основном из-за относительной дешевизны подобной модификации. Но, на наш взгляд, «Кашкай» стоит покупать с полным приводом. Пусть он не настоящий вседорожник, а всего лишь паркетник и в пампасы на нем лучше не соваться, но этого от него никто и не требует. Его удел – уверенное поведение на скользких покрытиях, возможность съехать на лужайку, добраться до дачи по разбитому проселку и зимой припарковаться в нерасчищенном дворе. Живем-то мы не в солнечном Марокко, и снег у нас зимой выпадает часто и всякий раз неожиданно для коммунальных служб. Механическую коробку мы тоже выбрали неспроста, ведь, как показывает практика, вариаторы не очень любят пробуксовку и частенько из-за нее перегреваются и выходят из строя. Переплатить за все четыре ведущих придется порядка 80 тысяч рублей, а реализовать такой автомобиль на вторичном рынке будет куда проще.

БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2007 году EuroNCAP провела крэш-тесты пятиместной модели. Автомобиль заработал максимальные пять звезд. За фронтальный и боковой удары «Кашкай» получил наивысшие оценки (по 16 баллов), продемонстрировав отличную защищенность всех частей тела пассажира и водителя, за исключением груди последнего. Машину подвергли также дополнительному тесту, имитирующему боковой удар о столб или дерево (автомобиль сталкивают с жесткой вертикальной конструкцией диаметром 254 мм на скорости 29 км/ч). И здесь эксперты отметили высокий уровень защиты. Дополнительные баллы в общую копилку подбросили за сигнализатор, предупреждающий о непристегнутых ремнях.

О детях производитель тоже не забыл. В автомобиле предусмотрены крепления по стандарту ISOFIX, а фронтальная пассажирская подушка безопасности отключается, что дает возможность устанавливать на переднее сиденье креслица групп 0 и 0+ (монтируются спинкой вперед). Все это позволило заработать максимальное количество баллов при лобовом и боковом ударах. Но общую оценку снизили за недостаточную информативность и наглядность инструкции по установке креслиц

НАША СПРАВКА

Список стандартного оборудования включает в себя фронтальные (с двухступенчатой системой раскрытия) и боковые подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, боковые шторки безопасности на окнах, активные подголовники, передние ремни безопасности с преднатяжителями, антиблокировочную систему тормозов (ABS) с распределением тормозных усилий (EBD), систему стабилизации (ESP, только с двигателем 2,0 л), крепления ISOFIX на втором ряду сидений, кондиционер, центральный замок, иммобилайзер, электроусилитель рулевого управления, подогрев передних сидений и боковых зеркал, оснащенных электроприводом, электростеклоподъемники всех дверей, регулируемые по высоте рулевую колонку и водительское сиденье, бортовой компьютер, самозатемняющееся зеркало заднего вида, омыватели фар, магнитолу 2DIN с «блютусом» и «хэндс фри», CD-проигрывателем, поддерживающим MP3, и четырьмя динамиками, выход AUX, 16-дюймовые стальные колеса с декоративными колпаками и т. д.

В крэш-тестах EuroNCAP за защиту пассажиров при фронтальном и боковом ударах автомобиль получил наивысшее количество баллов.



Водители некоторых грузовиков с завистью посматривают на эти зеркала: обзорность замечательная и из общего стиля не выбиваются.

Даже самая сварливая теща вряд ли упрекнет вас, если вы посадите ее на задний диван – его регулировки позволяют подобрать удобное для тела положение.







Фирменная система полного привода ALL-MODE 4×4 вкупе с 200-миллиметровым дорожным просветом позволит осилить бездорожье средней сложности.

Третий ряд сидений удобен исключительно детям, а посадка и высадка заменит им утреннюю гимнастику.

Как показывает расчет, «Кашкай» (индекс ЗР – 24) в эксплуатации обходится относительно недорого, но это по отношению к его немалой первоначальной стоимости.

и указателей расположения их креплений. В итоге – четыре звезды. За защиту пешеходов дали только две из четырех возможных. Бампер автомобиля оказался благосклонным к ногам пешеходов, а вот верхняя кромка капота подкачала – не заслужила ни одного балла.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия на все машины составляет три года или 100 тысяч км. Техобслуживание предусмотрено каждые 15 тысяч км или 12 месяцев. Многие дилеры рекомендуют провести так называемое «нулевое» ТО, в ходе которого меняют масло и масляный фильтр. ТО сугубо добровольное и обойдется примерно в 5 тысяч рублей.

Стоимость первого, третьего и пятого ТО, в каждое из которых также включена замена масла и масляного фильтра и проверка основных узлов и агрегатов, составит в среднем 9 тысяч рублей. На втором, помимо прочего, заменят воздушный и салонный фильтры, свечи зажигания и тормозную жидкость, за что попросят около 18 тысяч рублей. Самое дорогое обслуживание предстоит через 90 тысяч км, обойдется оно примерно в 21 тысячу рублей. Немаленькая цена обусловлена заменой охлаждающей жидкости двигателя и масла в трансмиссии. Прямо скажем, недешево, но – любишь кататься, люби и саночки возить, особенно если они полноприводные.

Очередей ни на обслуживание, ни на новые автомобили не наблюдается. Помню очереди на «кашкаи» длиною в год. В ту пору некоторые покупатели даже не видели машину вживую перед заказом, потому что их просто не было в наличии – распродавались даже выставочные экземпляры. Сейчас с покупкой никаких проблем, подождать придется лишь редко востребованные комплектации. Свои услуги по продаже и обслуживанию данной модели в Москве предлагают 16 дилерских центров, а всего по России их 75 в 49 городах.

Больше всего претензий владельцы предъявляют к весьма жесткой подвеске, недостаточной шумоизоляции и электроусилителю руля (из-за его неинформативной обратной связи). К числу основных болячек можно отнести хруст и скрип опорных подшипников стоек, замыкание реле вентилятора охлаждения радиатора (продолжает работать после выключения зажигания), дребезжание глушителя, стуки задней опоры двигателя, течь бензина при полном баке (требуется замена прокладки топливного насоса или бака целиком), гул при скорости 80–90 км/ч и вибрация педали газа (обычно помогает замена подшипников передних ступиц), выход из строя задних амортизаторов, невозвращение наружных дверных ручек в исходное положение (дверь при этом не закрывается) и стуки замка багажника (это лечится, как правило, только обматыванием изолентой). Большинство проблем встречается лишь на машинах первых лет выпуска, и дилеры, как правило, устраняют их по гарантии.

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Когда начались продажи автомобиля, страховщики, учитывая ажиотажный спрос, полагали, что он станет весьма популярным и у представителей криминального бизнеса. Это, само собой, отразилось на стоимости полиса каско. Но, как утверждает милицейская статистика, «кашкаи» угоняют не так часто, поэтому со временем страховые компании умерили свои аппетиты. Ныне вожделенный «оберег» можно приобрести за 6–8% цены автомобиля.

Во всех комплектациях за сохранность машины отвечает только иммобилайзер. Тем не менее специалисты Тэтчемского исследовательско-технологического центра (Беркшир, Великобритания; специализируется на оценке противоугонных средств) поставили данной модели за ее стойкость ко взлому четыре звезды из пяти возможных.

С ликвидностью на вторичном рынке особых проблем возникнуть не должно. За первый год эксплуатации автомобиль теряет примерно 10–15% первоначальной стоимости, а за каждый последующий – 7–10%.

В целом этаниссановская модель весьма полюбилась нашим соотечественникам, о чем красноречиво говорит статистика продаж: за 2008 год в России было продано почти 32 тысячи машин, что, по данным Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса, позволило «Кашкаю» занять 18-е место в рейтинге наиболее популярных иномарок в России. И это при том, что автомобиль отнюдь не бюджетный. Семиместная версия появилась на нашем рынке в довольно сложный период, и это заметно сказалось на продажах, но время расставит все по своим местам. ЗР

ИНДЕКС 3Р



*В процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 тысяч км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс 3Р. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами «Кашкая» расходы на эксплуатацию за первые 30 тысяч км составляют 16% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 24.



При разложенных сиденьях в багажник войдет лишь пара спортивных сумок…

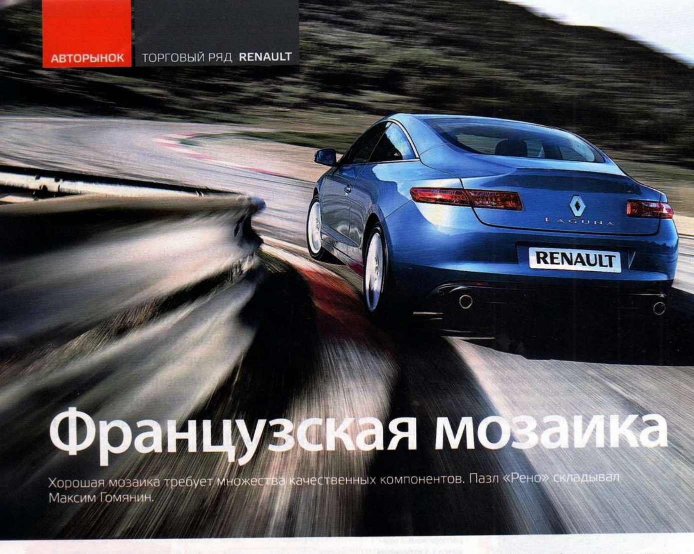


…но если сиденья сложить, то в вашем распоряжении окажется 1,5 кубометра свободного пространства.

ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ «НИССАН-КАШКАЙ+2», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВОМ «НИССАН МОТОР РУС», руб.*

	XE	SE	SE+	LE	LE+
2WD 1,6	777 000**	816 400	–	–	–
2WD 2,0	857 000	891 100	896 400	966 400	1 007 900
4WD 2,0	936 000	–	975 400	1 045 400	–
4WD 2,0 CVT	976 000	1 010 100	1 015 400	1 085 400	1 126 900

**На конец июня 2009 года.*
***Доплата за краску «металлик» или «перламутр» – 8000 руб.*



Французская мозаика

Хорошая мозаика требует множества качественных компонентов. Пазл «Рено» складывал Максим Гомянин.

Авто с ромбом на капоте прочно обосновались на российском рынке и даже в кризис сдавать позиции не собираются. Компания одной из первых запустила собственную кредитную программу «Рено Кредит» (ЗР, 2009, № 7); расширяются мощности завода «Автофрамос», где с 2010 года начнется выпуск хэтчбека «Рено-Сандеро», выходят на рынок новинки. Линейка моделей большая. Наш рассказ – о самых новых и интересных.

ЭСТЕТ С ХАРАКТЕРОМ БОЙЦА

Французы долго готовились к этой премьере и сначала предложили публике оценить ряд концептов. В 2004 году в Женеве был представлен Wind, в 2006-м в Париже дебютировал кабриолет Nepta, а затем на конкурсе элегантности Louis Vuitton Classique представили Fluence.

Серийное купе впервые показали в мае прошлого года на кинофестивале в Каннах. Но творческой элиты маркетологам показалось мало, они устроили презентацию на самом престижном этапе F1 – Гран-при Монако.

К уже известным в России хэтчбеку и универсалу семейства «Лагуна» новое купе присоединилось весной. Уже в базовой комплектации модель оснащена достаточно богато. Например, меломаны оценят аудиосистему Bose общей мощностью 140 Вт с технологией, сводящей к минимуму искажения звука на большой громкости.

В качестве дополнительного оборудования предлагают противоугонную систему с датчиком, сообщающим о попытке подъема автомобиля, видеосистему, багажник для велосипедов, биксеноновые поворотные фары, спортивный обвес и еще многое. Венчают список восемь цветов кузова, включая семь вариантов металлика, и четыре разновидности колесных дисков.

В России модель предлагают с двумя наддувными двигателями объемом 2 л – бензиновым (170 л.с.) и дизельным (150 л.с.). Более мощный бензиновый мотор проигрывает дизелю в максимальном крутящем моменте: 270 против 340 Н·м. Оба работают в паре с 6-ступенчатым автоматом.

На автомобиль предоставляется гарантия три года или 100 000 км пробега.

ЗУБАСТЫЕ МАЛЫШИ

Небольшая фирма «Альпин» накопила изрядный опыт в подготовке автомобилей «Рено» к гонкам различного уровня. Он очень пригодился созданной на ее основе компании «Рено Спорт Теклоноджиз» при постройке машин для ралли и F1, а также в разработке более мощных версий гражданских моделей.

«Рено-Клио Спорт» (ЗР, 2009, № 6), вышедший из ворот этого придворного тюнинг-ателье в городе Дьеп (Франция), может похвастаться 2-литровым двигателем мощностью 197 л.с., обеспечивающим разгон до 100 км/ч за 6,9 с. Четырехпоршневые тормозные механизмы «Брембо», ABS и система курсовой устойчивости ESP позволят уверенно чувствовать себя на дороге. Для любителей прохватить по гоночной трассе ESP сделана отключаемой.

В Россию модель поставляется с двигателем, подготовленным к пуску в зимних условиях, и защитой моторно-





«Колеос» – первая модель «Рено», собираемая дочерней компанией «Рено-Самсунг».

«Клио Спорт» легко отличить по заднему диффузору.

Продажи модернизированного «Рено-Клио» стартуют осенью.

«Рено-Лагуна Купе» с бензиновым мотором потребляет 8,8 л на 100 км, а дизель на трассе попросит всего 5,6 л.



Обновленный «Рено-Клио Спорт» появится в начале 2010 года. В его салоне легко представить себя гонщиком.





Версия	Базовая комплектация	Цена, руб.
Renault Laguna Coupe	Двухзонный климат-контроль, борткомпьютер, автоматический стояночный тормоз, «блютус», разъем USB, возможность подключения iPod, пуск двигателя кнопкой, аудиосистема Bose с 8 динамиками, усилитель, 6-полосный эквалайзер, биксеноновые фары, датчик дождя, 10 подушек безопасности, активные подголовники, кожаный салон, обтянутые кожей руль и рычаг КП, парктроник, крепления для детских кресел ISOFIX, ABS, ESP, система помощи при экстренном торможении (AFU), 17-дюймовые легкосплавные колесные диски.	1 220 000–1 263 000
Renault Clio Sport	Тонированные боковые и заднее стекла, тканевая обивка сидений, алюминиевые накладки на педали, адаптивный ЭУР, круиз-контроль, климат-контроль, центральный замок с ДУ, CD/MP3-магнитола, ABS, ESP, электронный распределитель тормозных сил (EBV), AFU, 8 подушек безопасности, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски.	818 000
Renault Koleos	Тканевая обивка сидений серого цвета, ЭУР, борткомпьютер, кондиционер, CD-магнитола и 4 динамика, сигнализация, автоматическое запирание дверей во время движения, чип-карта, кнопка «Старт/Стоп» вместо ключа, 2 подушки безопасности, ABS, AFU, 17-дюймовые легкосплавные колеса.	905 000* 965 000**
Renault Logan Black Line	Хромированная накладка на решетку радиатора, накладки на пороги, окраска черным металликом, тканевая обивка сидений, ГУР, кондиционер, передние электростеклоподъемники, ЦЗ, подушка безопасности водителя, сигнализация, защита картера, 15-дюймовые легкосплавные колесные диски, частично окрашенные в цвет кузова бамперы, тонированные задние стекла.	359 950

*Передний привод. **Полный привод.

го отсека уже в базовой комплектации. На выбор – пять цветов кузова. Из опций можно заказать ксеноновые фары, окраску кузова металликом, зеркала с электроприводом и сиденья «Рекаро».

Обновленный «Рено-Клио Спорт» появится в начале 2010 года. Машина будет более агрессивной внешне, а дизайн салона еще сильнее, чем прежде, станет напоминать кокпит гоночного болида.

«Клио GT», еще одна новинка, увы, обойдет нашу страну стороной.

КОРМИЛЬЦЫ

Гражданский вариант «Рено-Клио» в новом обличье приедет в Россию осенью. История французского «горожанина» началась в 1990 году, с тех пор реализовано около 10 млн. машин более чем в 100 странах мира. Целевая аудитория за 19 лет не изменилась – как и прежде, это молодые семьи, желающие купить надежный и компактный автомобиль.

Внешне новинка во многом схожа с «Рено-Меган», который был хорошо принят европейцами. Так что есть надежда, что и в России продажи пойдут в гору, ведь до сих пор модель большой любовью у нас не пользовалась. «Клио» предложат в трех- и пятидверном вариантах. В дорогих комплектациях будут 16-дюймовые колесные диски, круиз- и климат-контроль, парктроник, четыре динамика, CD/MP3-магнитола с USB-портом и «блютусом», панорамная крыша и другое оборудование. Цены пока не называют.

А вот «Рено-Логан» напротив, популярен и любим в нашей стране, это один из бестселлеров. Наряду с привычными комплектациями сейчас предлагается ограниченная серия Black Line. Ее продажи стартовали в мае. Созданная на основе самой востребованной версии Expression с 1,6-литровым двигателем, серия получила новый цвет «черная жемчужина», 15-дюймовые легкосплавные колеса и более богатое оснащение. Дополнительно можно заказать ABS и подушку безопасности пассажира.

На все автомобили предоставляется двухлетняя гарантия без ограничения пробега.

ПРОБА ПЕРА

Представленный в марте 2008 года «Рено-Колеос» (ЗР, 2008, № 11) стал первым опытом компании в постройке компактных кроссоверов. Покупателю предлагают пять комплектаций: Expression, Dynamique, Dynamique Comfort, Privilege и Luxe Privilege, а также девять цветов кузова, восемь из которых металлики. В топовых версиях кроссовер поставляется с кожаным салоном, поворотными биксеноновыми фарами, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой Bose, специально созданной для этого автомобиля, и другим оборудованием.

Коробки передач: вариатор CVT либо 6-ступенчатая МКП. До недавнего времени модель можно было купить только с полным приводом и 2,5-литровым 170-сильным двигателем, теперь же «Колеос» продают и в переднеприводном варианте. Кроссовер в базовой комплектации Expression с механикой и 2,5-литровым бензиновым мотором обойдется на 60 тыс. дешевле полноприводного аналога. ЗР

Семейный подряд

Аршин прежний: все пострадавшие в аварии детали (смотри перечень) заменяем новыми, заказанными для машины в начальной комплектации. Работу поручаем официальному дилеру марки со всеми вытекающими издержками.

Пуще всего от дорожных коллизий следует беречь «Форд C-MAX»: расходы на беспримерно дорогие запчасти (60% затрат) могут серьезно подорвать семейное благосостояние. В ремзону нужные детали доставят за 4–10 рабочих дней, к этому времени подойдет и очередь в сервис. Ремонт также отнюдь не дешев, а продолжительность его велика – восстановленный минивэн вернут в семью через три недели.

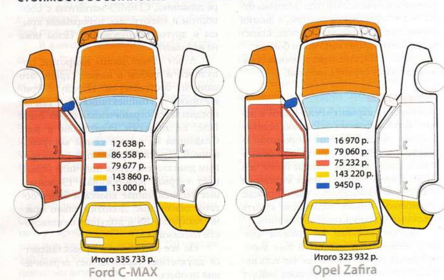
Чуть лучше обстоят дела у владельцев «Опеля-Зафира». Кузовные детали, правда, тоже дороги, да и заказ смогут исполнить не ранее чем через три недели, зато стоимость нормочаса (37% расходов) позволит немного сэкономить. Очередь на ремонт тянется месяц-два, сам процесс идет гораздо быстрее – 12–17 дней.

Несмотря на престижность (и дороговизну!) товарного знака, «Тойота-Королла Версо» у нас оказалась в середняках, в том числе по раскладу затрат. Отношение цены материалов к стоимости работ составило ровно единицу (то есть 50:50). Детали готовы доставить в весьма сжатые сроки – за 3–5 календарных дней, починка займет несколько больше времени – 2–3 недели. Зато ждать своей очереди не придется: к работе приступят на следующий день после обращения.

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ:

- ветровое стекло
- левое переднее крыло, левая блок-фара, капот, бампер
- левые передняя и задняя двери
- правое заднее крыло, пятая дверь, правый фонарь, бампер
- левое наружное зеркало

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



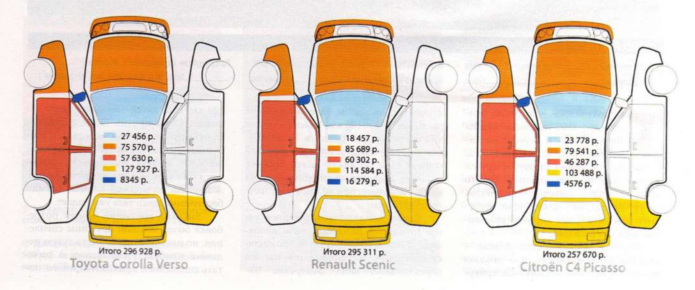
Минивэн – транспорт для всей семьи, и расходы на содержание ложатся, как правило, на домашний бюджет. Величину прорехи, образованной затратами на ремонт после мелкого ДТП, измерял Игорь Теременко. Фото: Константин Якубов.

«Рено-Сценик», самый недорогой из представленных минивэнов, «самым-самым», увы, не оказался: стоимость запчастей (57%) потянула вверх итоговые затраты. Все необходимое есть в наличии (в крайнем случае подвезут за 3 дня). Приглашения на ремонт можно ждать через 2 недели, готовый автомобиль вернут через 18–20 дней.

Среди множества достоинств «Ситроена-С4 Пикассо» обнаружилось и сделавшее его лидером рейтинга: относительно невысокая стоимость кузовного ремонта.

Разумные цены на детали (52%), в полном ассортименте запасенные на складах дилеров, дополняют скромные расценки на работу. Правда, сначала придется постоять в очереди – от месяца до трех. А сесть за руль исправного авто удастся еще через пару недель.

За привязанность, как известно, надо платить. Выбирая друга и любимца семьи, озаботьтесь тем, чтобы в случае чего этот «взнос» оказался бы соразмерным вашему бюджету. ЗР





Ну, как дизель?

Юрий Нечетов

FORD FOCUS

Изготовитель ....«Форд мотор», Всеволожск	В эксплуатации «За рулем» ....с июня 2006	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска..2006	Пробег на момент отчета ....110 тыс. км	..................2006, № 6, 9, 12; 2007, № 1, 12; 2008, № 2

Так получилось, что после бензинового 100-сильного седана «Форд-Фокус» я пересел на дизельный универсал: 1,8 л, 115 л.с. С тех пор постоянно слышу от друзей и знакомых: «Ну, как дизель?». Те, кто не понаслышке знаком с предметом, могут пропустить следующий фрагмент, для остальных коротко резюмирую свои впечатления.

Главное преимущество дизеля – высокая экономичность, что доказал пробег из Москвы в Санкт-Петербург и обратно на одном баке со средним расходом 3,72 л/100 км. У меня в обычной эксплуатации (живу в Подмосковье) получается 5,5 л/100 км, а для спокойной езды по шоссе вывел простое правило: скорость по спидометру делю на 20. Например, при 90 км/ч получается 4,5 л/100 км.

Дизель обладает великолепной тягой (правда, в довольно узком диапазоне 1700–3700 об/мин) и позволяет совершать энергичные обгоны без переключения вниз. Ускорение 80–120 км/ч на пятой передаче у него занимает 12,0 с против 17,1 с у прежнего бензинового седана, который, к слову, на пару центнеров легче. Однако ниже 1300 об/мин расположена глубокая турбояма: мотор еще очень вялый. А крутить до отсечки на 4800 об/мин бесполезно, здесь тяга уже падает.

Высокий крутящий момент потребовал более мощной пружины сцепления, но постоянно выжимать тугую педаль в пробках утомительно. А работать сцеплением приходится много, по-

скольку «длинная» главная пара даже на первой передаче и оборотах холостого хода разгоняет машину до вполне резвых 7 км/ч.

Зимой дизель пускается уверенно (правда, в морозы ниже –25°С не попадал). Впрочем, пару раз из-за летней солярки все же не завелся, так что зимой при заправке нужно быть особенно внимательным. Характерное дизельное тарахтение несильно слышно лишь снаружи при холодном двигателе. Прогревается он медленнее бензинового, поэтому подогрев сидений здесь вполне востребован, но через 10–15 минут в салоне вполне комфортно.

Все 110 тыс. км дизельный агрегат отработал без замечаний, хотя никаких поблажек ему не давали: заправлялись на обычных, по возможности фирменных АЗС, масло (использовали синтетику, расход на угар до сих пор не заметен) меняли, как и предписано, через 20 тыс. км. Рекордно большой пробег между ТО – одно из несомненных преимуществ «Форда», хотя некоторые дилеры рекомендуют делать обслуживание вдвое чаще, по принципу «кашу маслом не испортишь». Контрольные замеры динамики выявили прекрасное состояние двигателя, за три года «Фокус» раскатился и даже чуть улучшил показатели. А небольшое снижение эластичности объясняется более увесистой командой испытателей и дополнительным оборудованием – итого плюс 47 кг.

Словно пытаясь реабилитироваться за поломку сцепления (разрушение бракованного диска, ремонт по гарантии) в самом начале эксплуатации, красный «Фокус» показал себя очень надежной машиной – если не считать передних колодок, замены (на 107 тыс. км!) потребовал лишь один из задних амортизаторов. Учитывая немалый пробег, поменяли оба, причем поставили обычные гидравлические «Бильштайн», оказавшиеся вдвое дешевле фирменных фордовских – 3135 руб. за штуку против 6300 руб.!

Вообще, с окончанием гарантии перешли на самостоятельное обслуживание, поскольку за некоторые запчасти дилеры не моргнув глазом дерут всемеро! Если раньше несколько раз покупали взамен потерянных фирменные колесные колпаки по 800 руб. за штуку, то теперь я приобрел симпатичный комплект (четыре штуки!) за 500 руб. К тому времени износилась летняя резина – еще 16 тыс. руб. за пять колес.

Прилетевший камешек заставил поменять ветровое стекло – оплатила страховая компания. А вот разбитое на стоянке стекло задней левой двери (удивительно, в салоне ничего не тронули) меняли сами, торопясь уехать в командировку. Опять-таки нашли добротный неоригинал за 1800 руб. вместо фирменного за 4048 руб. От камешков сильно достается капоту, он весь в мелких сколах, однако никаких следов ржавчины после трех зим обнаружить не удалось. Самостоятельно разобрали и почистили основательно загрязненный «слоеный пирог» из интеркулера, конденсора и радиатора турбонаддува, потратившись на охлаждающую жидкость, – перестал греться мотор при буксировке каравана на подъем.

У «Фокуса» изначально под защитой двигателя было всего 132 мм, теперь пружины устали – осталось лишь 110 мм. А с упитанным водителем и того меньше – езжу особенно осторожно



На капоте и передних крыльях множество сколов от камешков, но ржавчины нет.

Декоративные колпаки стоимостью 500 руб. за комплект ничуть не хуже фирменных по 800 руб. за штуку.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ FORD FOCUS 1,8 TDCi (0–110 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Автомобиль (турбодизель 1,8 л, комплектация Comfort, цена 2006 года)	487 087
Дополнительное оборудование	**28 680**
Расходы на содержание	**209 490**
ТО-20 000	2674
ТО-40 000	6746
ТО-60 000	11 927
ТО-80 000	14 655
ТО-100 000 (выполнено самостоятельно)	2904
Зимние шины и диски	20 800
Летние шины	16 000
Колесные колпаки	3284
Лампы фар (6 шт.)	880
Задние амортизаторы (2 шт.)	6270
Щетки стеклоочистителя (6 шт.)	4790
Стекло двери	1800
Охлаждающая жидкость (2×5 л)	760
Дизельное топливо (средний расход 5,7 л/100 км)	116 000
Стоимость 1 км пробега*	1,9

*Без учета цены автомобиля и дополнительного оборудования.

ДИНАМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ FORD FOCUS 1,8 TDCi

	2000 км	110 000 км
Разгон 0–100 км/ч, с	12,0	12,0
Максимальная скорость, км/ч	183,6	185,5
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	8,1	8,2
80–120 км/ч (V)	12,0	12,8
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1452	1643
50–0 км/ч	639	740

и раздумываю, как увеличить клиренс, но это уже тема отдельной статьи. Повод для другой дала недавняя и весьма опасная поломка: при смене колеса под «Фокусом» сложился домкрат и машина рухнула на землю (о нашем расследовании этого инцидента читайте в ЗР, 2009, № 6).

Чтобы таскать упомянутый жилой прицеп, оборудовал машину тягово-сцепным устройством «Бринк» ступинского предприятия «Трейлер». Фаркоп обошелся лишь в 4300 руб. против 9717 руб. за оригинальный. Плюс 6980 руб. за электрику – мультиплексная проводка требует специального адаптера. Впрочем, это оборудование необязательное и на рекордно низкую стоимость километра пробега – всего 1,90 руб./км! – не повлияло. И даже с учетом потери стоимости автомобиля – 107 тыс. руб. за 110 тыс. км («Фокус», купленный за 487 тыс., сегодня можно продать примерно за 380 тыс.) – итоговый показатель увеличивается лишь на рубль, до **2,90 руб./км.** ЗР



Американская грамота

Геннадий Емелькин. Фото: Александр Кульнев

CHEVROLET NIVA 2009

Изготовитель	«Джи-Эм-АВТОВАЗ»	В эксплуатации «За рулем»	с июня 2009
Год выпуска	2009	Пробег на момент отчета	3000 км

О предыдущей модели – «Шевроле-Нива» 2008 года выпуска – мы последний раз рассказали в февральском номере ЗР за 2009 год, когда ее пробег достиг 20 000 км. В начале июня у нас ее сменила обновленная модель, выполненная в едином стиле компании «Шевроле», что греха таить, живо напоминающая «Шевроле-Каптива». К этому времени прежний автомобиль, не особенно докучая капризами, преодолел еще 12 тыс. км. Банально захандрил датчик положения дроссельной заслонки: на холостом ходу обороты коленвала не опускались ниже 1500–2000. Дело привычное – заменили. Лопнул расширительный бачок системы охлаждения – заметили вовремя, поставили новый. В очередной раз начало подтекать масло из заднего моста через сальник редуктора – и с этим справились.

Все это для российского автолюбителя, готового и к более тяжелым ударам судьбы, мелочовка!

Теперь о первых впечатлениях после пробега 3000 км. По мнению некоторых коллег, «каптивация» «Шниве» явно к лицу. Очень хорошо смотрится пластиковый обвес, окрашенный в цвет кузова, – он как бы сделал машину более плотно сбитой. Но и практической пользы немало: накладки на порогах, прикрывающие нижние кромки дверей, как и было обещано конструкторами, не позволяют комьям грязи скапливаться на уплотнителях. Другие детали тоже не только украшают, но и защищают машину.

Хороши новые фары. Правда, и на прежние грех жаловаться – даже с одной исправной можно было смело ехать по неосвещенному проселку. Но слабые тени в нижней части светового пучка все-таки кого-то раздражали. Что же, новая оптика с линзой ближнего света избавилась от этого недостатка, светотеневая граница стала еще четче, да и зона освещения правой обочины расширилась.

В салоне теперь чуть тише. Благодарить за это нужно не только новую шумоизоляцию, но и шины фирмы «Континенталь», которые играючи проглатывают мелкие неровности и стыки асфальта. Релинги на крыше, рассекая воздух, не донимают, как это у многих бывает, заунывными песнями.

Новый руль вполне удобен. Оптимально подобраны шероховатость поверхности и толщина обода с углублениями под пальцы – руки не устают. Наружный диаметр баранки чуть меньше прежнего, но читать показания в комбинации приборов она не мешает. Розетку прикуривателя сместили не зря – теперь в движении можно подзарядить телефон. Но вот расположить по соседству джойстик управления электрозеркалами, думается, не лучшее решение: к нему приходится тянуться. Впрочем, если автомобилем распоряжается лишь один человек, эту процедуру вряд ли придется часто повторять.

Отечественные щетки стеклоочистителя явно отстали от космических технологий – и по-прежнему не любят контакта со стеклом: скачут по нему, противно пищат, вибрируют. Такая «экономия» на фоне, например, отличных шин выглядит просто нелогично. Исходя из опыта, я сразу заменил эти щетки импортными.

Новый плафон освещения салона гораздо удобней прежних «глазков», к тому же включавшихся с неприятным шумом. А в придачу – емкий очечник с мягкой прокладкой, оберегающей линзы. Здесь умещаются очки не только с прямой, но и с изогнутой оправой, но вот в движении они слегка погромыхивают. Не помешало бы дополнительное мягкое покрытие внутренних стенок.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ШЕВРОЛЕ-НИВА» 1,7 GLC (0–3000 км)*

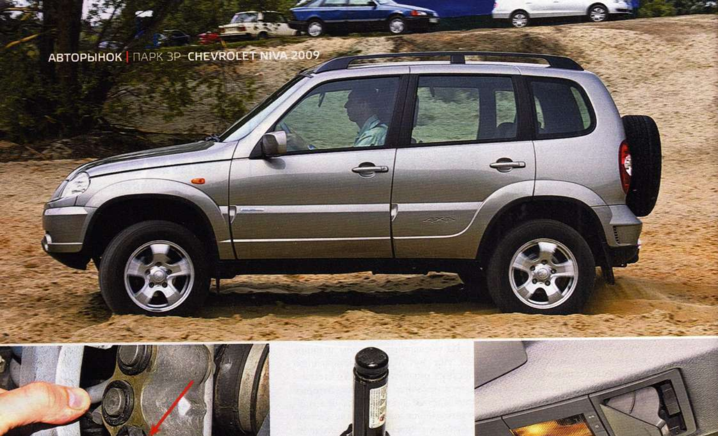
Статья расхода	Цена, руб.
Содержание	7825
В том числе бензин**	5875
ТО-1***	–
Моторное масло (4 л), фильтр	1100
Щетки стеклоочистителя	250
Трансмиссионное масло 85W140 (2 л)	600
Стоимость 1 км пробега	2,68

**Стоимость автомобиля – 486 000 руб.*
***При среднем расходе 10,2 л/100 км и цене 19,2 руб./л.*
****Все работы проведены в техцентре ЗР бесплатно.*

Из обещанных заводом новинок пока еще нет усовершенствованной форсунки омывателя заднего стекла – остался прежний «столбик», который легко задеть и даже вырвать при мойке автомобиля либо очистке щеткой от снега. А кнопка на рычаге стояночного тормоза без обещанного хромового покрытия.

Рукоятки рычагов коробки передач и раздаточной коробки самой что ни на есть оптимальной формы, вот только привод КП заводские спецы отрегулировали на скорую руку. При включении третьей и четвертой передач приходилось дополнительно отклонять рычаг в сторону, что крайне неудобно. Больше того, это сопровождалось дополнительными шумами, слышными даже в салоне автомобиля. Похваста-





Меняя колодки, обнаружили заводской дефект – порванный пыльник на нижнем поршне.

Штатный домкрат заменили вот этим. Мощная винтовая пара исключает возможность поломки.

С новым плафоном свет в салоне ярче прежнего. А рядом нашлось место и для очков.

юсь: дефект мы устранили за несколько минут. Сможете и вы. Правда, чтобы ослабить болт кулисы и довернуть рычаг КП, потребуется подъемник либо смотровая яма.

Другой недостаток КП – повышенный уровень шумов при прогретом масле на холостых оборотах. Чтобы утихомирить коробку, заправили ее маслом 85W140 производства фирмы «Мотюль». Шум снизился, но полностью этим проблему не решить, ведь причина – в недочетах механики.

Уже с первых километров пробега раздражали противным писком тормозные колодки с маркировкой *ТИИР* – причем в расторможенном состоянии, когда в движении из-за небольшого биения тормозного диска они периодически его касались. Моего терпения хватило на пару тысяч километров – заменил колодками марки ДАФМИ. А снимая тормозной цилиндр, обнаружил порванный пыльник на одном из поршней – результат неаккуратной сборки механизма на заводе.

Кондиционер обновленного автомобиля значительно эффективнее предыдущего. Он блестяще сдал экзамен в ходе поездки в Поволжье, когда температура воздуха снаружи достигала 35ºС.

Двигатель с новыми гидротолкателями в приводе ГРМ был описан в июльском номере. Он работает ощутимо тише, и не только на холостом ходу, но и в движении под нагрузкой.

Прежние гидротолкатели в горячем состоянии нет-нет да и халтурили, периодически позвякивали. Теперь таких звуков не слышно.

Штатный домкрат – иной конструкции. Но, на мой взгляд, он неудобен, а это, как известно, делает подъем машины небезопасным. Возиться с сомнительным устройством – та еще морока. Чтобы в дороге ничего не случилось, я заменил его домкратом, давно проверенным в деле.

Как мы уже рассказывали, задний бампер прежней «Шнивы» при езде по бездорожью полезно защитить, чтобы он не сломался возле рамки номерного знака. Новая конструкция, как оказалось, тоже не избавлена от этой напасти – и ломается почти в том же месте. В данной ситуации, принимая на себя нагрузку, выручает фаркоп. Но для установки некоторых приходится подрезать пластик бампера. Мы установили модернизированную конструкцию ТСУ производства компании «Трейлер» – и этим сохранили целостность бампера. Кстати, у этого ТСУ электророзетка теперь влагозащищенная.

Ну а закончу повествование «одой» руководству по эксплуатации машины. Вероятно, печатали его вслепую либо мудреная машина зациклилась. Иначе как объяснить, что начинается книжка не с первой страницы, а с 33-й, да еще перевернутой? Следующая страница – 35-я... А потом так и повторяется до конца! При этом толщина руководства соответствует правильной брошюре.

Но даже это не смогло испортить нашего отношения к новому автомобилю: он действительно стал лучше! ЗР

Серооборот

Российский парк автомобилей удивительный: в нем масса моделей, которые никогда не поставлялись в страну официально. В причинах загадочного явления разбирался Максим Приходько.

ЧЕГО-НИБУДЬ ЭТАКОГО...

При нынешнем многообразии моделей авто, предлагаемых официальными дилерами, желающих прикупить что-нибудь иное, этакое – хоть отбавляй. Есть и возможности. Они возникают, скорее всего, в результате промашек маркетологов, работающих в штабах производителей. Распределяют: в одни страны направить партии таких-то моделей и в таких-то количествах, на соседние рынки – другие и ровно столько-то, но никак не больше, чтобы все продалось... Но то ли исходную информацию им подсовывают ошибочную, то ли с арифметикой они не в ладах – порой допускают ошибки. Которые и становятся неиссякаемым источником доходов для дилеров, именуемых в народе серыми. Не в стороне от этого бизнеса автосалоны, специализирующиеся на продаже автомобильного секонд-хэнда. К ним-то и валят поклонники неординарного.

СИЛЬНЕЕ, ВЫШЕ, НИЖЕ!

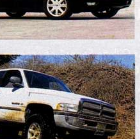
Если бы заокеанские стратеги тщательнее изучили удивительный менталитет российского покупателя, наверняка скорректировали бы модельный ряд, формируемый для нашей страны. Не удивлюсь, кстати, если после большой череды банкротств и смены хозяев у некоторых марок так и произойдет... Однако для начала определим, что такое автоэкзотика.

В большинстве случаев речь не о чем-то вычурном. Зачастую в тех же США можно найти для отправки в Россию популярные версии известных автомобилей с моно- или полным приводом, а также более широким, нежели у нас, выбором коробок передач и моторов. К автомобилям категории «из ряда вон» можно отнести множество пикапов, которые в Америке сдержанно именуют среднеразмерными. Это не те китайские перепевки японских пикапов начала 80-х прошлого века. Настоящий «Додж-Рэм» – вот вещь для тех, кто понимает! И то сказать, иметь в личном пользовании авто размером с КамАЗ – разве не экзотика? На втором месте многочисленные вэны и джипы. О «Додже-Караван» многие из наших «повернутых» гигантоманов готовы слагать легенды, однако приобрести его могут только из-под полы. И, скажем, ни один из российских дилеров «Хонды» не сможет вам продать «Хонду-Элемент», как бы ни хотел. Найдите еще автомобиль с вседорожными повадками и «по пояс» в неокрашенном пластике!.. Хотите настоящего бойца, способного совладать с нашими горе-дорогами? Будьте любезны: «Ленд Крузер 78»! Цена – 1 млн. 900 тыс. рублей. Для справки: ближайший достойный джип из тойотовской гаммы, продающийся у официального дилера, – «Ленд Крузер Прадо». Его цена тоже в районе 2 млн. рублей. Но сколько их бегает по улицам наших городов, этих «прадо»! А с 78-м вы такой будете один. Ну или почти один... Не забудем и о ра-


1

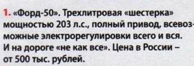

2


3


4


5


6



1. «Форд-50». Трехлитровая «шестерка» мощностью 203 л.с., полный привод, всевозможные электрорегулировки всего и вся. И на дороге «не как все». Цена в России – от 500 тыс. рублей.
2. «Крайслер-Пасифика». На наших дорогах встречаются как передне-, так и полноприводные варианты. Полный привод – с мотором объемом 3,5 л, монопривод комплектуется 4-литровым мотором. Машины 2007 г.в. без пробега по РФ стоят от 1 млн. рублей.
3. «Тойота-Фортунер». Постоянный полный привод, понижающий ряд передач плюс роскошное убранство салона этого авто – за какие-то 1,3 млн. рублей. В активе «японоамериканца» весьма достойный двигатель в 175 сил. Машины 2009 г.в. стоят примерно 1,8–2 млн. рублей.
4. «Додж-Рэм». Именно на такой машине разъезжает в последних сериях киношный техасский рейнджер Чак Норрис! В России серые дилеры предлагают как турбодизельные версии мощностью 245 л.с., так и топовый 500-сильный мотор объемом 8 л. Средняя цена за грузовик 2005 года колеблется от 1 до 1,5 млн. рублей.
5. «Смарт Родстер-Купе». Скромный – всего 0,7 л – объем двигателя, помноженный на турбонаддув, сообщает машинке поистине космическое ускорение! У неофициальных дилеров можно найти и тюнингованный вариант «Смарта» от известного ателье «Брабус». За авто 2005 г.в. с пробегом по Европе придется выложить примерно полмиллиона рубликов.
6. «Тойота-Ленд Крузер 78». Настоящий боец, который так не похож на современные вседорожники. Рядная дизельная «шестерка» в 129 «лошадей» унесет 13 (!) седоков куда те захотят, ибо по вседорожным качествам машина сродни небольшому танку. Цена вопроса – от 1,9 млн. рублей.

финированной автоэкзотике (в первую очередь имею в виду гибриды и микролитражки типа «Смарта»).

Более всех в экспорте автомобилей, попадающих на наш рынок в обход официального дилера, нынче преуспели продавцы, которые кормятся с рынка США. Самый большой авторынок планеты – поставщик весьма интересных моделей. Скажем, «Форд-50» в наших фордовских автосалонах не стоит и искать. А официальный дилер «Тойоты» не воплотит в жизнь вашу мечту о новой «Тойоте-Фортунер», но помогут ей осуществиться неофициалы: они готовы поставить такие авто (и не только такие), причем новые! Далее все как по маслу – тот же официальный дилер с удовольствием обслужит «серую» машину на своей территории. «Единственная сложность – придется долго ждать кузовные запчасти, – говорил мне мастер-приемщик официального тойотовского сервиса. – Со всем другим затруднений никаких».

В основном он не солгал, хотя в его заверении скрыто некое лукавство. При схожем конструктиве моделей отличия между ними все же существуют. Автомобили, произведенные в США и Канаде, не пройдут нашу сертификацию, так как эти страны, в отличие от России, не входят в число подписантов Женевского соглашения 1958 года. В первую очередь не пройдут по части светотехники.

ГУРМАНЫ, ДЛЯ ВАС

Сбытовая политика фирм-производителей строится, помимо прочего, и на том, чтобы развести машины одного сегмента по разным рынкам – дабы предупредить саму возможность конкуренции «близких по духу» автомобилей собственного производства. У той же «Тойоты» «ленд крузеров» каких только нет, однако у региональных дилеров их ассортимент строго регламентирован. «Если оценить модельный ряд автомобилей «Тойота» на российском рынке, то станет понятно: в каждом популярном сегменте представлены модели, которые пользуются спросом», – комментирует ситуацию представитель компании «Тойота» в России Татьяна Русакова. Но строго регламентированный перечень моделей сродни меню ресторана быстрого питания. Хотите что-то повкуснее? Заказывайте в другом месте. И гурманы заказывают – оттого и поддерживается устойчивый спрос на американские клоны «Лексуса», «Вольво», «Мерседеса», а также на те машины, которые никогда не фигурировали в европейских прайс-листах.

Да и цены на такие авто зачастую куда привлекательнее официально-дилерских. Продающийся по обе стороны океана новый «БМВ-X5» с 3-литровым бензиновым мотором на 53 тыс. долларов дешевле, чем аналогичный в России. А «Форд-Мустанг» с 4-литровым мотором, икона американского авторынка, стоит и вовсе от 20 тыс. все тех же долларов. Правда, там. Здесь растаможить такой аппарат стоит очень много тысяч, но уже рублей. Однако встречаются, разумеется, исключения: полноценный вседорожник «Тойота-Фортунер» с 3-литровым мотором и семиместным салоном, выпущенный в 2008 году, доступен по цене европейского кроссовера – за 1 млн. 335 тыс. рублей. Это ли не экзотика, пусть и с оттенком серого?

Все нормальные люди, как водится, принимают пищу в столовой, а не в спальне. Следуя этой логике, автомобили следовало бы приобретать исключительно у официальных дилеров. Но покупатель, обратившись к ним, зачастую не может удовлетворить все свои чаяния, вот и «идет на сторону». А здесь и «красотки» попривлекательнее, и цены нередко божеские. Автопроизводители не возражают – прибыль приносят оба варианта.

Возражают другие. Периодически раздаются призывы ГИБДД создать условия, ограничивающие хождение в России «неофициальных» машин. Однако покупателя эти пугалки не застращали. И серых дилеров тоже – они прекрасно изучили Таможенный реестр, а этот законодательный акт запрещает ввозить лишь контрафактный товар.

Логику запретительных поползновений можно проследить. «Автонечто» серые дилеры растаможивают по ставкам, принятым для физических лиц, а они существенно ниже тех, что установлены для юридических. Вот казна и теряет, рассуждают радетели госинтересов... Давайте взвесим. «Серые» машины ввозили, ввозят и будут ввозить, на этот случай и установлены таможенные тарифы для частников, так что потери, поскольку они предусмотрены, вовсе ими не являются. Если сложилось так, что объем растаможек подобного товара приобрел оптовые масштабы, тогда применяйте оптовые же тарифы, а то и штрафы сверх того. Но в вероятность лавинообразного потока ввозимой автокзотики трудно поверить, статистики же на сей счет не существует. Ну и какая беда в том, что кому-то чего-то хочется и можется? **ЗР**





Звездный бродяга

Этот автомобиль создавали для того, чтобы он стал одним из ярких светил в модельной линейке «Форд», ведь продажи планировали на самых важных для автоконцерна рынках. Европейцы узнали новинку как «Маверик», американцы – как «Эскейп» и «Маринер», а японцам предложили «Мазду-Трибьют». В звездное небо вглядывался Максим Гомянин. Фото автора и «Форд».

АМЕРИКАНЕЦ И ЯПОНЕЦ – БРАТЬЯ НАВЕК

Первый «Маверик», в переводе с английского «бродяга» или «вольнодумец», был, по сути, чуть измененным «Ниссаном-Террано 2». В 1993 году обе модели сошли с конвейера завода в Барселоне. Однако СП «Форд-Ниссан» не принесло ожидаемой выгоды, и компании решили разойтись миром. После развода американцы пошли своей дорогой, но от идеи совместного проектирования не отказались.

Так в 2000 году на автосалонах в Женеве и Детройте дебютировал «Форд-Маверик» (в США модель узнали как «Эскейп», «вызов» по-английски), разработанный в сотрудничестве с компанией «Мазда».

Автомобиль получил несущий кузов, независимую подвеску всех колес и клиренс в 190 мм, вполне достаточный, если не месить грязь на совсем уж суровом бездорожье. Еще один плюс – багажный отсек объемом 935/1793 л, один из лучших в классе на тот момент. Японцы же слегка изменили внешность новинки и под именем «Трибьют» начали продавать ее в Штатах и у себя на родине.

Выбор двигателей был невелик: 2-литровый Zetec мощностью 127 л.с. (дефорсированная версия 130-сильного двигателя для американского «Эскорта») и V-образная «шестерка» Duratec в 200 л.с. Младший работал с 5-ступенчатой механической КП и передним приводом, а самый мощный предлагали с 4-ступенчатым автоматом и полноприводной трансмиссией Control Track 2 разработки японской фирмы Toyoda.

Азиатские инженеры применили оригинальную схему подключения задних колес. В обычных условиях «Маверик» переднеприводный, но при пробуксовке часть мощности перебрасывается на заднюю ось через редуктор и



Американский «Форд-Эскейп» выделяют бамперы.

«Меркьюри-Маринер» (название модели в переводе с английского означает «моряк») был представлен на автосалоне NYIAS 2003 в Нью-Йорке. Машина предлагалась только с автоматом.



«Форд-Маверик», официально поставлявшийся в Россию, предлагали с окрашенными в цвет кузова бамперами и ручками дверей, а также оснащали 16-дюймовыми колесами.



многодисковое сцепление Rotary Blade Coupling.

На панели приборов автомобилей до 2004 года выпуска находится переключатель режимов трансмиссии с двумя положениями – Auto и 4×4 Lock. Переведя переключатель во второй режим, получаем постоянный полный привод с распределением крутящего момента 50:50.

«Маверики» с мощным V6 продавались в основном за океаном. Отсюда и длинная американская «кочерга», и относительно легкий руль, и отсутствие механики. Европа, наоборот, получила более доступные 2-литровые машины с МКП. Первыми их оценили Германия и Швейцария. «Европейцев» отличали более жесткая подвеска и острое рулевое управление. Японский же брат «Маверика» – «Мазда-Трибьют» поставлялся только в полноприводном варианте.

В самой бюджетной комплектации XLS «американец» предлагался с кондиционером, CD-магнитолой, подушками безопасности водителя и пассажира, а более дорогая XLT добавляла CD-чейнджер, регулировку сиденья водителя по высоте, электростеклоподъемники, тканевый салон и легкосплавные колесные диски 15". Дополнительно можно было заказать кожаный салон, боковые подушки безопасности, ABS (только с двигателем 3,0 л в комплектации XLT), систему распределения тормозных усилий и диски 16". В России официалы начали продавать модель в 2002 году.

ВСЕ ЛУЧШЕЕ – СВОИМ

Объемы продаж модели в 2003 году составили 181 тысячу машин. Из них 175 тысяч было продано в США и только 6 тысяч – в Европе. Так что рестайлинговый «Маверик», появившийся в 2004 году, разрабатывался с прицелом на американский рынок.

Машине освежили светотехнику и бамперы, рычаг селектора автоматической КП по-европейски разместился на тоннеле; дисковые тормоза по кругу и ABS вошли в базовую комплектацию. «Младший» двигатель прибавил в объеме (с 2,0 до 2,3 л) и мощности (со 127 до 150 л.с.), а также обзавелся балансирными валами, снижающими уровень вибраций на 20%. Применение алюминия сделало его на 18 кг легче. Трехлитровый мотор добавил 3 л.с. (стало 203 л.с.) и перешел с Евро III на Евро IV. Появилась возможность заказать автомобиль с 2,3-литровым двигателем, работающим в паре с 4-ступенчатым автоматом.



Американская «кочерга» под рулем выдает автомобиль, выпущенный до 2004 года.



После 2004-го селектор АКП размещается на центральном тоннеле.



Салон «Меркьюри-Маринер» предназначен для избалованного комфортом американского покупателя.

На торпедо исчезла кнопка принудительной блокировки привода, теперь за это отвечала новая система Intelligent 4WD System, автоматически выбирающая степень пробуксовки колес и добавляющая часть крутящего момента от двигателя на заднюю ось.

Изменились и приборы. Если до рестайлинга белым цветом были выделены все четыре циферблата, то теперь в комплектациях XLS и XLT указатели температуры и запаса топлива стали черными. В версии Limited белые «блюдца» остались, как и в поставлявшейся в Россию XLT.

На местном рынке фордовцы предлагали еще и люксовый вариант своего глобального паркетника – «Меркьюри-Маринер». Его собирали на заводе в Эвон-Лейке, штат Огайо. От «Маверика»/«Эскейпа» он отличался более богатым оснащением и формой дверных панелей. Кстати, точно такие же получили и праворульные «эскейпы», идущие в Японию.

В России «Маверик» предлагали лишь с полным приводом, в единственной комплектации XLT, которая была схожа с заокеанской Limited: у обеих люк с электроприводом, а также крашенные в цвет кузова бамперы и молдинги.

СКРЕЩИВАНИЕ ВИДОВ

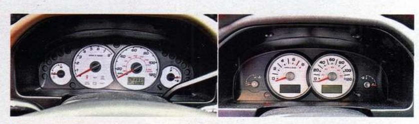
В начале 2005 года американцам была предложена модификация «Эскейпа» с комбинированной силовой установкой. Так к названию добавилось слово Hybrid. Автомобиль получил тандем из 2,3-литрового 135-сильного бензинового мотора и электродвигателя в 95 л.с. (70 кВт). Суммарная мощность, которую передавали оба мотора через бесступенчатую механическую передачу CVT с электронным управлением, – 157 л.с. Новый двигатель обеспечивал машине умеренный аппетит – около 5,9 л/100 км при городской эксплуатации, а на одном баке можно было проехать до 800 км. Интересно, что на скоростях до 40 км/ч машина двигалась только на электротяге. Гибрид предлагался как с переднеприводной, так и с полноприводной трансмиссией.

В США такой же мотор получил и «Меркьюри-Маринер Hybrid»; в Европе продавался «Форд-Маверик Hybrid», а японским покупателям предложили «Мазду-Трибьют Hybrid». Что касается «японца», он также продавался и в США. Россию гибриды обошли стороной. Правда, единичные экземпляры все же встречаются на вторичном рынке.

НАША СПРАВКА

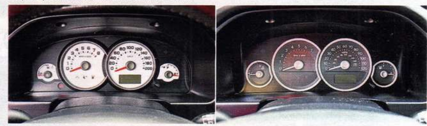
Базовая комплектация XLT с двигателем 2,3 л и МКП, поставлявшаяся в Россию, – это тканевая отделка сидений, ручная регулировка водительского сиденья в двух направлениях, CD-магнитола, подстаканники, электростеклоподъемники, наружные зеркала с электроприводом, руль с изменяемым углом наклона, кондиционер, диски 16", полноразмерное запасное колесо, окрашенные в цвет кузова бамперы и молдинги, ABS, EBD, EBA (система помощи при экстренном торможении), надувные шторки безопасности и др.

Дополнительно к базовой комплектации: кожаная обивка сидений, круиз-контроль, электропривод водительского сиденья, обогрев передних сидений, обтянутый кожей руль.



Приборная панель «американцев» до (слева) и после рестайлинга. После 2004 года указатели температуры и уровня топлива стали темными.

Шкалы российского «Маверика» все сплошь белого цвета, у заокеанского «Меркьюри-Маринер» они выполнены в темных тонах.



В интерьере японского варианта «Эскейпа» многое взято у «Меркьюри-Маринер».



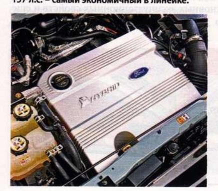
НЕПОВТОРИМАЯ АЗИЯ

В 2003 году продажи «Форда-Маверик» стартовали в Китае. Автомобиль предлагали во всех 26 дилерских центрах «Форда» в 18 городах КНР. Китайцам адресовали модель в комплектации Limited, с 3-литровым V6, полным приводом и автоматом.

Японский покупатель узнал «бродягу» под именами «Эскейп» и «Мазда-Трибьют». В Стране восходящего солнца «американец» продавался в трех комплектациях – XLT, XLT Sport и XLT Limited. Внешне праворульный «Эскейп» можно отличить по дополнительному зеркалу заднего вида, повторителям поворотов в зеркалах, массивной решетке радиатора и иной, нежели у европейских версий, форме бамперов. ЗР

Редакция благодарит Клуб владельцев «Форд-Маверик» (www.maverickclub.ru) за помощь в организации съемок.

Гибридный силовой агрегат мощностью 157 л.с. – самый экономичный в линейке.



НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ FORD MAVERICK

Регион	Двигатель		КП	Привод*	Особенности	Ориентировочные цены, руб.
	2000–2004 гг.	2004–2007 гг.				
Россия	2,3 16V, 127 л.с. 3,0 V6, 200 л.с.	2,3 16V, 150 л.с. 3,0 V6, 203 л.с.	M5 A4	4×4	только полноприводная модификация	дорестайлинговый «Маверик» можно купить на вторичном рынке за 370–540 тыс. руб.; автомобиль после 2004 года стоит от 500 до 800 тыс., гибрид – от 700 до 800 тыс. руб.
Европа	2,3 16V, 127 л.с. 3,0 V6, 200 л.с.	2,3 16V, 150 л.с. 3,0 V6, 203 л.с. Hybrid, 157 л.с.	M5/A4 A4 A4	П 4×4 П/4×4	в Европе известен как «Маверик», более жесткая подвеска и острый руль	
Америка	2,3 16V, 127 л.с. 3,0 V6, 200 л.с.	2,3 16V, 150 л.с. 3,0 V6, 203 л.с. Hybrid, 157 л.с.	M5/A4 A4 A4	П 4×4 П/4×4	в США известен как «Эскейп»; комплектации XLS, XLT, Limited; продается и люксовый «Меркьюри-Маринер»	
Азия	3,0 V6, 200 л.с.	3,0 V6, 203 л.с.	A4	4×4	«Форд-Эскейп» и «Мазда-Трибьют» с правым расположением руля	

П – передний привод, 4×4 – полный привод.

Без тормозов

Новые автомобили с конвейера должны быть без дефектов. Но так ли это? Игорь Теременко участвовал в проверке молоденьких «калин», которые по просьбе ЗР исследовали эксперты НАМИ. Фото: Александр Батыру.

УЛИЦЕЙ ЕЩЕ НЕ ИСПОРЧЕНЫ

Понятно, почему остановили внимание на продукции АВТОВАЗа: это крупнейший поставщик российского авторынка. А «Калина» – самое современное его детище. Выбирали испытуемых абсолютно произвольно – практически новенькие машинки на первый «послеродовой» контроль предоставили наши читатели. Критерии отбора на сайте www.zr.ru были такие: требуется «Лада-Калина» с кузовом любого типа, в любой комплектации, приобретенная не ранее месяца назад, с пробегом до 1000 километров. В наше распоряжение попали три машины, не успевшие нахватать эксплуатационных дефектов. Диагностику осуществляли специалисты Центра технической экспертизы НАМИ.

И ТОМОГРАФ ПОЗАВИДУЕТ

По сравнению с тем, что проделали эксперты, страшный и ужасный инструментальный контроль – баловство. Точнейшими приборами спецы проверили кучу параметров: оценивали равномерность зазоров и толщину лакокрасочного покрытия кузова, трясли машинки на подвесочном стенде и загоняли их на барабаны, измеряли шумность, чистоту выхлопа, температуру кипения, плотность эксплуатационных жидкостей, инспектировали подвески, рулевое и тормоза, контролировали регулировку света фар, светопропускание стекол... Выполнили 106 технологических операций с целью оценки основных эксплуатационных свойств и еще несколько десятков не самых главных. Да, въед-



«Лада-Калина» ВАЗ-11183 1,6

ТИП КУЗОВА: седан
КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Норма»
ГОД ВЫПУСКА, ПРОБЕГ: 2008, 980 км
ЦЕНА: 240 000 руб.
ДАТА ПОКУПКИ: май 2009
ДИЛЕР: «Ростокино-Авто»
ВЛАДЕЛЕЦ: ФИЛИМОНОВ Виктор Петрович

«Лада-Калина» ВАЗ-111730 1,6

ТИП КУЗОВА: универсал
КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Норма»
ГОД ВЫПУСКА, ПРОБЕГ: 2009, 1025 км
ЦЕНА: 254 000 руб.
ДАТА ПОКУПКИ: май 2009
ДИЛЕР: «Автокей»
ВЛАДЕЛЕЦ: САТУЛА Алексей Алексеевич



ливо, но владелец имеет право знать предельно полно, что представляет собой его ценность сейчас и чего ждать от нее вскоре.

ПАРАЛИЧ ТОРМОЗА

Звонок владельца машины № 1: «Приехать не смогу – двигатель кипит. Ищу ближайший автосервис». На наше счастье, мастер в том сервисе сразу сунул руки под корпус воздушного фильтра и привычным движением застегнул кое-как вставленные на конвейере друг в друга половинки разъема электровентилятора системы охлаждения. Потратил на устранение дефекта (первого из обнаруженных) 10 секунд.

Когда владелец этой «Калины» до нас добрался, машинка во многих отношениях показала себя молодцом. Незначительный (1 м/км) боковой увод передней оси вполне укладывается в допуск. Обнаружили повышенные (в сравнении с наблюдавшимися у прочих испытуемых) вибрации и шум. Не уложилась в норматив тонировка стекол, однако это на совести владельца. Но вот вылезло то, за что инспектор ГИБДД, будь он среди нас, предложил бы поставить к стенке: неисправны тормоза. Да еще как неисправны! Заднее правое колесо ни на педаль рабочей системы, ни на ручник не реагировало... Когда владельцу доложили об этой неприятности, тот от испуга побледнел и окаменел.

НУ, ФАРЫ КОСЯТ...

Чем старше, тем лучше – эта закономерность, присущая созреванию вина, на автомобили вроде не распространяется. Однако наша экспертиза чуть ли не доказывает обратное: седан, сошедший с конвейера в прошлом году (и купленный новым уже в нынешнем), единственный из троицы оказался близок к эталону. В «рай» попасть помешала сущая ерунда – неотрегулированный световой пучок и отсутствие резиновой втулки шланга омывателя ветрового стекла в отверстии моторного щита. Прочие обнаруженные недостатки эксперты НАМИ великодушно отнесли к разряду благоприобретенных, которыми автомобили наделили «няньки» новорожденных «лад». Отсоединенной нашли колодку с проводом от датчика аварийной лампы давления масла, но это, вероятнее всего, грех установщиков сигнализации. Разъем бензонасоса был насмерть залеплен «Тектилом» – то расстарались дилеры...

«Лада-Калина» ВАЗ-111740 1,4

ТИП КУЗОВА: универсал
КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Люкс»
ГОД ВЫПУСКА, ПРОБЕГ: 2009, 870 км
ЦЕНА: 322 000 руб.
ДАТА ПОКУПКИ: май 2009
ДИЛЕР: «Автокей»
ВЛАДЕЛЕЦ: ПЕРОВ Андрей Викторович

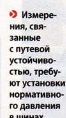




Стенд для проверки шасси объединяет подъемник и люфт-детектор.

Экспертиза после первой тысячи верст практически не оставляет сомнений: неработающие тормоза правого заднего колеса «калин» – повторяющийся врожденный дефект. Отозвать машины на контрольный осмотр в фирменные автосервисы, оповестить пользователей о неприятности и ее возможных последствиях – обязанность производителя и дилеров. И устранять дефект обязаны они, а не владельцы.





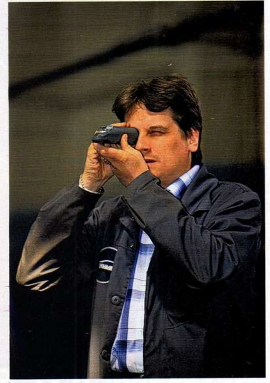
Измерения, связанные с путевой устойчивостью, требуют установки нормативного давления в шинах.



Зазоры в подвеске оценивают органолептически – на слух и на ощупь.



Толщину лакокрасочного покрытия измеряют магнитным толщиномером.



Это не подзорная труба, а прибор для проверки технологических жидкостей.



Экспертов удивило отсутствие шумопоглощающей крышки двигателя, ведь шпильки для ее установки предусмотрены.



Чувствительный датчик, закрепленный на ноге испытателя, определяет усилие на педали тормоза.



Последствие установки сигнализации: мастера забыли надеть разъем датчика давления масла.



Беговые барабаны позволяют измерить работоспособность тормозов, включая разницу тормозных сил по осям.



Контрольный прибор помогает оценить правильность регулировки света фар.

УРОДСТВО ФАМИЛЬНОГО ГЕНА?

У третьего авто, оснащенного куда богаче, чем другие «калины», новых дефектов не обнаружили, все в пределах уже известного перечня. Ну ладно – разрегулирован пучок света фар. Но ведь снова не работают тормоза, и на том же правом заднем колесе! Такого мы не ожидали: неисправность системы, в первую очередь ответственной за безопасность людей, оказалась неслучайна! Дефект системный – тут уж не до блеска покрытия или качества пластика: быть бы живу.

Ни один ведущий производитель автомобилей не избежал безрадостных хлопот, связанных с отзывом продукции для устранения серийных дефектов. Но на «их» машинах это чаще случается из-за мелочей. Наши на мелочи не размениваются – то руль отказывается повиноваться хозяину (ЗР, 2008, № 12), то тормоза...

Причина напугавшего всех нас дефекта тормозов до смешного проста: при сборке механизма колодки оказались в положении, слишком далеком от рабочего. А механизм их автоматической установки не сработал из-за низкого давления тормозной жидкости – в начальный период эксплуатации инструкция рекомендует избегать резких торможений (впрочем, аккуратный по натуре водитель может не прибегать к ним очень долго). Как избавиться от огреха? Очень просто: стоило экс-



Для измерения зазоров рулевого механизма используют люфтомер.



С помощью шумомера измеряют громкость звука как снаружи, так и внутри автомобиля.

Ржавый налет на рабочей поверхности барабана – сигнал о неисправности тормозной системы.



перту несколько раз сильно, до упора нажать на педаль, все тут же пришло в норму (разница тормозных сил на задней оси третьей протестированной «Калины» сократилась с 78 до 2%)! Ни на заводе-изготовителе, ни во время предпродажной подготовки у дилера попросту пнуть педаль ногой не догадались... Звучит как-то извинительно – «не догадались», а ведь речь идет о жизни и здоровье людей. Коль скоро дефект, как мы убедились, повторяющийся, операцию «с усилием качать педаль тормоза» следует прописать в технологической карте – скелете генетической решетки «калин».

Не слишком ли тяжкие патологии для, в общем-то, молоденьких машин? ЗР

На прокачку

Восемь образцов электробензонасосов для «Волги» и «Газели» испытали Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

Задача бензонасоса впрыскового мотора – накачать в топливную рампу бензин и создать там давление, необходимое для надежной работы форсунок. При этом он должен спокойно переносить перепады напряжения бортовой сети: от очень низкого – 6 В, которое может выдать полуживой аккумулятор при пуске, до экстремально высокого – 18 В (вдруг регулятор напряжения откажет!). Само собой, насос обязан служить долго и надежно, а также сохранять работоспособность, кратковременно поработав без топлива.

Проверку ресурса насосов и их всеядности мы отложили на потом: долго и дорого. Все остальное постарались оценить в режиме прямого сравнения: в одних и тех же условиях, на одном и том же топливе и, естественно, по единой программе испытаний. Изготовили установку, имитирующую топливную систему впрыскового мотора, обеспечив доступ ко всем ее элементам.

Решили сначала зафиксировать максимальное давление, развиваемое каждым насосом при полностью закрытой рампе, а заодно проверить их электрические параметры. Замерили объемную производительность насосов при разных напряжениях, сняли напорно-расходную характеристику, то есть зависимость производительности от противодавления в рампе. Под конец полностью убрали противодавление и измерили полный расход топлива при 6 и 13,5 В.

Кто там говорил, что все насосы одинаковы? Показатели максимального давления при полностью закрытой рампе разбегаются чуть ли не вдвое: от 9,0 бар у Ween до 5,2 бар у представителя Старого Оскола – СОАТЭ, того, что подороже. Мощность, забираемая из сети электропитания, разнилась столь же значительно, причем в этом рейтинге испытуемые расположились в обратном поряд-



8 место — СОАТЭ

Страна-производитель .... Россия
Ориентировочная цена .... 1460 руб.

Единственный насос, сдавшийся еще до испытаний. Поток при первой установке на стенд. По понятным причинам снят с «пробега».

(+) Какие тут могут быть плюсы?

(−) Один, но серьезный: не захотел работать.

4 место — ATS

Страна-производитель .... Германия
Ориентировочная цена .... 1300 руб.

Один из самых дешевых насосов, при этом параметры вполне достойные. Аккуратное исполнение, но подводит невысокая производительность при низком напряжении.

(+) Вполне обоснованная цена, хорошая производительность при рабочих напряжениях.

(−) Не лучшим образом ведет себя при низком напряжении и в аварийных режимах.



7 место — CET

Страна-производитель .... не указана
Ориентировочная цена .... 1570 руб.

Самый маломощный: на нижнем пределе напряжения работать не хочет – мощи не хватает. И при рабочих напряжениях производительность очевидно маловата. Зато аварийный тест выдерживает отлично.

(+) Очень красивая упаковка, аккуратное исполнение, устойчивость к аварийным режимам работы.

(−) Малая производительность.

3 место — «Цитрон»

Страна-производитель .... Россия
Ориентировочная цена .... 1250 руб.

Дешевый насос отечественной марки оказался чуть ли не самым мощным: высокая производительность при всех значениях напряжения. По аккуратности исполнения не уступает импортным.

(+) Высокая мощность и производительность при самой низкой цене.

(−) Ухудшение параметров после аварийного теста.



6 место — СОАТЭ

Страна-производитель .... Россия
Ориентировочная цена .... 2310 руб.

Обрезиненный корпус, наверное, защитит от коррозии. Вдобавок допускает определенные вольности при установке. Но вот по производительности слабоват, хотя рабочее давление в рампе держит уверенно.

(+) Один из лучших в тесте на «живучесть»: с ним можно немножко поездить и без бензина.

(−) Невысокая производительность и завышенная цена.

2 место — Ween

Страна-производитель .... не указана
Ориентировочная цена .... 1540 руб.

И снова высокая мощность и производительность, причем везде и всегда. Аварийный тест среди всех мощных насосов отработал на уровне лучших. Достоинства подкреплены вполне оправданной ценой.

(+) Хорошая производительность, аккуратное исполнение.

(−) Наибольшие энергозатраты в рабочих режимах.

ке: самым непрожорливым оказался насос из Старого Оскола, а наибольшую мощность потребляли Ween и «Цитрон». Под напряжением 6 В практически отказался работать насос СЕТ, все остальные с этим испытанием справились и функционировали вполне устойчиво.

По производительности при рабочем противодавлении (при различном напряжении) насосы сразу разделились на несколько групп. В первую – с умеренным, но вполне достаточным показателем 130...140 л/ч – попали Bosch, ATS и Pierburg. Вторая группа – мощные насосы Ween и «Цитрон», у которых производительность превысила 150 л/ч (правда, ценой отбора большей мощности). Третья – насосы сравнительно небольшой, 110 л/ч и меньше, производительности: СЕТ и «Старый Оскол». Заметим, что при 6 В насос ATS тоже еле шелестел (он как следует просыпался только с 10 В).

А что лучше – большой расход (то есть производительность) при большой мощности, отбираемой у энергосистемы автомобиля, или умеренный, но достаточный расход при сравнительно небольшом напряжении? Типичная задача на оптимизацию! Мы оценили удельные расходы на единицу мощности ЭБН, поделив средние расходы, замеренные по напорно-расходной характеристике, на средние мощности. Полученные данные, на наш взгляд, характеризуют степень совершенства конструкции – естественно, с учетом ограничений по минимальному расходу и давлению. И тут на первое место вышел Bosch. За ним – Ween и «Цитрон». Худший результат, увы, у отечественного насоса из Старого Оскола. Жаль...

А если бензин кончится – что будет с насосами? На источнике питания выставили 13,5 В, после чего крутили насос насухую в течение 120 с, наблюдая, как меняется сила тока, и оценивая внутренние потери насоса. А дальше – снова подключали топливо, прогоняли через насос литров десять бензина, чтобы как следует охладить его, и опять снимали данные полного расхода.

Главный результат: ни один насос не сгорел! Однако разные агрегаты отреагировали на нештатную ситуацию по-разному. Например, сила тока, протекающего через ATS, увеличилась за две минуты с 1,3 до 2,3 А, а вот в СЕТ и Ween с силой тока вроде ничего и не произошло. А в производительности после пытки больше всего потерял самый мощный – «Цитрон».

Выводы? На наш взгляд, дешевые «Цитрон» и Ween оказались куда симпатичнее намного более дорогих насосов Pierburg. Более подробные комментарии – в таблицах. ЗР



Тройной разброс цен не соответствует реальной разнице в качестве.

ПАРАМЕТРЫ ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСОВ В СЕРИИ ИСПЫТАНИЙ НА «ЖИВУЧЕСТЬ»

Марка ЭБН	Параметры работы ЭБН на различных стадиях испытаний: до испытаний			после испытаний			Среднее изменение производительности, %
	Ток, А, при 13,5 В с отключенной подачей бензина	Производительность при 6 В, л/ч	Производительность при 13,5 В, л/ч	Ток, А, при 13,5 В с отключенной подачей бензина	Производительность при 6 В, л/ч	Производительность при 13,5 В, л/ч	
1. Bosch	0,7	87,80	197,80	1,0	85,71	171,43	–9,7
2. Ween	1,3	105,26	232,26	1,3	103,15	229,26	–1,5
3. «Цитрон»	0,8	105,26	237,62	1,1	99,45	198,45	–13,1
4. ATS	1,3	102,85	223,26	2,3	95,23	196,72	–10,5
5. Pierburg	1,2	105,88	209,90	1,6	100,01	194,28	–6,8
6. СОАТЭ	1,1	73,78	156,18	1,1	74,69	156,18	0,4
7. CET	0,7	81,80	172,24	0,7	82,56	173,49	0,8

Примечание. *Производительность измеряли при отсутствии противодавления на выходе.*

ПАРАМЕТРЫ ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСОВ В РАБОЧИХ РЕЖИМАХ

Марка ЭБН	Напряжение в бортовой сети, В: 6				10				13,5			
	Противодавление, бар	Ток, А	Мощность, Вт	Производительность, л/ч	Противодавление, бар	Ток, А	Мощность, Вт	Производительность, л/ч	Противодавление, бар	Ток, А	Мощность, Вт	Производительность, л/ч
1. Bosch	2,4	3,1	18,6	19,80	3,5	4,3	43,0	76,43	3,5	4,6	62,1	129,92
2. Ween	2,5	4,9	29,4	16,00	3,6	5,6	56,0	82,40	3,7	6,0	81,0	152,87
3. «Цитрон»	2,5	4,2	25,2	30,64	3,5	5,5	55,0	95,58	3,5	5,9	79,7	155,52
4. ATS	2,5	4,3	28,2	5,12	3,5	5,5	55,0	72,02	3,6	5,9	79,6	140,63
5. Pierburg	2,5	4,5	27,0	4,39	3,5	5,7	57,0	69,90	3,6	5,7	77,0	143,43
6. СОАТЭ	2,5	3,5	21,0	21,81	3,5	4,6	46,0	61,01	3,6	5,2	70,2	105,50
7. CET	2,5	–	–	–	3,5	4,0	40,0	25,50	3,5	4,1	55,4	88,80

ПРИВЕДЕННАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСОВ

Марка ЭБН	Приведенная производительность, л/ч·Вт, при напряжении 13,5 В
1. Bosch	2,34
2. Ween	2,22
3. «Цитрон»	2,23
4. ATS	2,02
5. Pierburg	2,16
6. СОАТЭ	1,62
7. CET	1,81

Примечание. *Приведенная производительность рассчитана как отношение средних расходов прокачиваемого топлива к потребляемой мощности по всем точкам напорно-расходной характеристики.*

ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ GODZILA

Ориентировочная цена – 1050–3600 руб. (в зависимости от модели)



Компания Hyundai выпустила линейку охранных систем, которая включает модели H-SS91, H-SS71, H-SS51 и H-SS31 с различными наборами сервисных функций. При этом даже самая демократичная из них – H-SS31 – позволяет автоматически запирать двери при включении зажигания, отдельно управлять замком багажника, ставить автомобиль на охрану при работающем двигателе, а также препятствует разбойному нападению с целью угона (функция Anti Hi Jack).

Старшая модель H-SS91, кроме того, имеет брелок-пейджер с ЖК-дисплеем, режим турботаймера, обеспечивает постановку на охрану без брелока.

ПОТОЛОЧНЫЙ DVD-ПРОИГРЫВАТЕЛЬ VCM-11DX

Ориентировочная цена – 23 000 руб.



Компания Soundstream выпустила новый DVD-проигрыватель с монитором для монтажа на потолке автомобиля. ЖК-экран новинки с диагональю 11,2 дюйма имеет разрешение 800×480 точек. VCM-11DX позволяет воспроизводить видеофайлы не только с дисков, но и с других современных носителей: предусмотрены слоты для флэш-карточек SD и универсальный USB-разъем. Мало того, для плеера iPod Video есть специальное гнездо, что позволяет обойтись без соединительных кабелей. Не нужны провода и для передачи звука на штатный ресивер: проигрыватель оснащен FM-трансмиттером. Наконец, можно прослушивать звук через наушники с инфракрасным приемником, не мешая остальным пассажирам.

Не забыли авторы новинки и о дизайне: в комплект входят накладки на корпус трех цветов – черного, серого и бежевого, что позволяет вписать проигрыватель в любой интерьер.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ ULTRA X TITAN

Ориентировочная цена – от 140 руб. (в зависимости от модели)

Фирма BERU продолжает колдовать над геометрией и материалом электродов свечей зажигания: похоже, тут есть еще резерв для улучшения параметров. В новой модели центральный электрод снабжен платиновой накладкой, а боковой выполнен из жаростойкого никель-титанового сплава по технологии Poly-V. Суть ее в том, что обращенная к центральному электроду поверхность имеет пять острых граней, что облегчает искрообразование. Кроме того, на центральном электроде выполнено кольцо, обеспечивающее коронный предразряд, который также способствует воспламенению топливной смеси, особенно в процессе холодного пуска и прогрева двигателя. Срок службы новых свечей установлен в 60 000 км; это особенно важно для автомобилей с 16-клапанными моторами, в которых замена конструктивно затруднена.

ИНСТРУМЕНТЫ NICHER

Ориентировочная цена – от 20 до 670 руб. (в зависимости от типоразмера)

На российском рынке профессионального инструмента появился этот бренд, принадлежащий тайваньской фирме Niche Rich International Corporation – партнеру сборочных автозаводов США, Германии, Италии, КНР, Англии и Австралии. При изготовлении головок применяется сплав, выдерживающий особо высокие нагрузки, что позволило фирме давать на инструмент пожизненную гарантию. Единственным российским официальным дистрибьютором данного инструмента стала компания «Атланта» – это необходимо знать во избежание приобретения подделок.



ВИДЕОКАМЕРА MVR-15D

Ориентировочная цена – 3900 руб.



Фирма Mystery Electronics представила новую автомобильную видеокамеру MVR-15D. Ее главное отличие – в повышенной чувствительности и быстроте фокусировки. В результате камера передает на монитор четкое изображение как неподвижных, так и движущихся объектов при любой освещенности. Кроме того, яркие вспышки света, обычно надолго ослепляющие подобные видеокамеры, портят картинку лишь на доли секунды.

В камере использована CCD-матрица размером ¼ дюйма, угол обзора составляет 155°, разрешение картинки – 400 строк, а минимальная рабочая освещенность – всего 0,3 лк. При необходимости возможен зеркальный разворот изображения, удобный при использовании в качестве камеры заднего вида.

НАГРУЗОЧНАЯ ВИЛКА НВ-02

Ориентировочная цена – 800 руб.



Эта вилка от ООО «НПП «Орион СПб» сразу выдает свое российское происхождение: сделано неказисто, зато надежно и прочно! Никаких переключателей: две нагрузочные спирали, обеспечивающие ток 100 или 200 А, включаются затяжкой контактных гаек с рифленой накаткой. Сами спирали хорошо видны сквозь вентиляционные щели, причем трудно представить, что их можно пережечь – даже если измерять напряжение под нагрузкой дольше разрешенных 5 секунд. Корпус из штампованной стали оцинкован, но не окрашен, так что и облезать со временем нечему. В общем, надежный рабочий инструмент для проверки аккумуляторных батарей.



С миру по нитке

Анатолий Сухов

Около 20% среднего расхода топлива приходится на долю шин, и их производители развернули настоящую битву за лучшие энергосберегающие технологии.

Новая «зеленая» шина «Гудиер EfficientGrip», представленная в этом году, – ответ обновленной мишленовской Energy Saver и пиреллиевской Cinturato P6. С ними мне и предстояло сравнить новинку на полигоне во французском Миревале.

Конструкторы постарались снизить сопротивление качению, сохранив хорошие сцепные свойства. Первое оценивали на 3-процентном уклоне: какой автомобиль быстрее пройдет дистанцию 270 м с места на «нейтралке». И здесь лидировал «Гудиер».

На мокрой трассе самый быстрый круг – снова на EfficientGrip. Разница с конкурентами – 3–6%. Боковые и продольные ускорения также выше, но незначительно – на 0,05–0,1 g. При торможении «Гудиер» лучше работает с ABS. Итак, испытания позади, слово инженерам: за счет чего удалось достичь такого прогресса?

FuelSaving Technology сочетает в себе несколько технологических разработок: более легкий каркас, запатентованный подканавочный слой, уменьшающий тепловыделение, а также улучшенный состав резиновой смеси и инновационные производственные технологии. От своей предшественницы EfficientGrip отличается конструкцией каркаса и более тонкой боковиной, что делает шину легче (это уже уменьшает внутреннее тепловыделение). По сравнению с предшествующей моделью вес шины уменьшился на 10% (размеры 195/65R15 и 205/55R16). К тому же при ее производстве использована резиновая смесь с более низким тепловыделением, что дополнительно снижает сопротивление качению.

На протекторе «Гудиер EfficientGrip» четыре широкие продольные канавки. Их форма и расположение оптимизированы для эффективного удаления воды из пятна контакта и увеличения сопротивления аквапланированию, а микроструктура поверхности способствует лучшему сцеплению с мокрой дорогой. В протекторе использованы полимеры последнего поколения, что увеличивает пробег шины (по заявлению разработчиков, он на 8% больше, чем в среднем у конкурентов). Этому способствует и оптимизированная жесткость структуры протектора, обеспечивающая равномерное распределение давления в пятне контакта.



Модель EfficientGrip отмечена скандинавским знаком соответствия экологическим нормам, известным как The Swan («Лебедь»). Маркировка этим знаком подразумевает соответствие 60 критериям на протяжении всего жизненного цикла тестируемого образца (от расходных материалов до готового продукта).

Новая шина компании «Гудиер» утверждена для первичной комплектации «Рено-Меган III» и «Мерседес-Бенца» E-класса, ведутся переговоры с другими автопроизводителями. Модель доступна в типоразмерах от 185/60R14 82 H до 255/35R18 94 Y XL. **ЗР**

«Пирелли» зеленеет

Итальянская компания разработала более лояльные к экологии «зеленые» шины. Опробовать их довелось Антону Мишину.

За уменьшение загрязнения окружающей среды борются все уважающие себя производители. Вот и у «Пирелли» появилась серия «зеленых» шин – Cinturato, обозначенных логотипом *ECOIMPACT*.

Вслед за Cinturato P4 и Cinturato P6, созданными для автомобилей малого и среднего классов, семейство пополнила шина «Пирелли Cinturato P7», предназначенная для больших и мощных легковых машин. При создании новинки в дело пошли самые современные инженерные решения. Изменено все: рисунок протектора, конструкция, смесь и материалы.

Четыре широкие канавки асимметричного протектора отвечают за отвод воды из пятна контакта, а шашки измененной формы из новой смеси с полимерами позволили сократить тормозной путь по сравнению с «Пирелли P7» на 2% на мокром асфальте и на 5% на сухом. Уменьшен и шум: против P7 новинка тише на 30%. Более жесткое, чем весь протектор, внешнее плечо помогает проходить повороты на высокой скорости.

Представители компании особо отмечают, что сопротивление качению уменьшилось на 20%, расход топлива – на 4,2%, выброс вредных веществ – на 4%. Обычно уменьшение сопротивления качению и увеличение ресурса шин отрицательно сказываются на сцепных свойствах. Пиреллиевцы смогли избежать этого: при улучшении сцепных свойств им удалось увеличить срок жизни шины на 6% относительно P7. А все вместе это позволило несколько снизить ущерб, неизбежно наносимый природе эксплуатацией автомобиля.





На трассе полигона мне удалось оценить характер поведения покрышек. Автомобиль с отключенной электроникой в быстром повороте начинает слегка скользить передней осью наружу. Чуть отпускаю газ – очень мягко поплыла в сторону задняя ось, начался плавный, прогнозируемый занос. Достаточно слегка прибавить, автомобиль тут же встает на прежнюю траекторию и продолжает движение без скольжений. При этом в начальной их фазе появляется свист шин, предупреждающий об опасности: быстрее ехать не стоит! Грань срабатывания ABS чувствуется не очень хорошо, но скорость падает намного быстрее привычного.

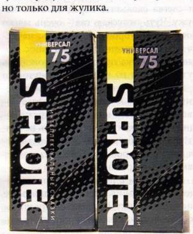
Выезжаем с полигона на шоссе общего пользования, чтобы в полной мере оценить новинку. Все неровности шины добросовестно озвучивают, даже те, которые не чувствуешь.

«Пирелли Cinturato P7» уже появилась в размерностях от 205/55R16 до 245/40R18, а в исполнении «ранфлэт» – 205/55 и 225/55R16. Типоразмеры 225/45R17, 235/45R17, 205/50R17 и 225/50R17 готовятся к выпуску. ЗР

Бремя славы

Два почти одинаковых на вид флакона с присадкой в масло придирчиво изучал эксперт Александр Шабанов.

Возможно, именно после зарулевских публикаций о «Супротеке» с объективными отзывами об этом препарате (ЗР, 2008, № 1) жулики решили освоить производство «почти такого же». Дело, в общем-то, беспроигрышное: присадка – это не свеча или фильтр, которые можно пощупать и внимательно осмотреть. Достаточно умело слизать упаковку да этикетку и заказать аналогичный флакончик, а внутрь можно налить обычного масла, добавив в него непонятно что. Торгуй и радуйся! Дело беспроигрышное, но только для жулика.





Не знаете, как выглядит оригинальный препарат? Не беда. Просто не покупайте товар, произведенный в некоем городе «САб»!

Вкладыш с инструкцией в коробке с фальсификатом тоже содержит ошибку: адрес производителя – трехлетней давности. Выходит, все претензии на деревню дедушке…



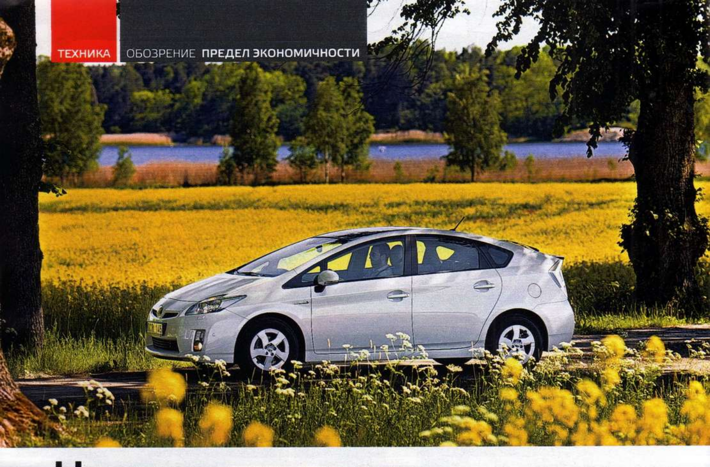
Если у вас в руках оригинал, то отличить подделку поможет упаковка. Цвет, размытый контур шрифта, смещенный рисунок отличает коробку с фальсификатом (слева) от оригинальной (справа).

Для покупателя все оборачивается не так, как при покупке псевдобошевских свечей или зеркал питерско-пекинского происхождения, когда теряешь только стоимость фальсифицированной детали – обидно, но не смертельно! А вот залив какую-то гадость в мотор, рискуешь «попасть» по-крупному, на капиталку например.

И еще. В лучшем случае не получив от купленной дешевой подделки ожидаемого эффекта, а в худшем – выложив немалые деньги за ремонт, ставший следствием ее употребления, навсегда заречешься от покупки любой автохимии. Так что в итоге ущерб двойной, если не тройной. **ЗР**



Плохая полиграфия и ошибки в тексте мотору, конечно, не повредят. Но что за непонятный осадок белого цвета и как на него отреагирует двигатель?



На строгую диету

Куда приведут современные автомобили технический прогресс и законодательные нормативы? Есть ли предел экономичности? Подсчитывает Михаил Теплов.

Оставить в стороне теорию глобального потепления не удастся, даже если она неверна. Хотя бы потому, что меры по снижению выбросов углекислого газа CO_2 в атмосферу уже приняты.

Европейский Союз с 2015 года ограничивает для легковых автомобилей уровень выбросов CO_2 уровнем 130 г на 1 км пути в режиме стендовых испытаний по европейскому ездовому циклу MVEG. В более понятных цифрах это означает, что средний комбинированный расход топлива легковым автомобилем (36,82% пробега приходится на городские улицы, 63,18% – на загородные трассы) должен быть снижен до 5,4–5,5 л бензина или 4,85–4,95 л дизтоплива на 100 км. Автомобили, которые будут превышать этот норматив, станут заметно дороже, поскольку их изготовителям придется платить штрафы, а покупателям – дополнительные налоги. В целом по ЕС, если учитывать применение альтернативных видов топлива, суммарный уровень выбросов CO_2 на один новый автомобиль планируют снизить даже до 120 г/км. Аналогичные меры принимаются и в США, где к 2016 модельному году средневзвешенный расход топлива у новых легковых автомобилей и легких грузовиков будет снижен до уровня 35,5 мили на галлоне топлива, или 6,63 л/100 км. Для бензиновых машин это означает выброс примерно 156 г CO_2 на километр.

Очевидно, что в ближайшем будущем автомобиль претерпит серьезные изменения. Причем временное снижение стоимости нефти и углеводородного топлива едва ли их существенно затормозит. Новое поколение экологичных транспортных средств будет отличаться не только малым расходом топлива, но и пониженным потреблением любой энергии, расходуемой на движение.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ

Введение жестких нормативов на выбросы CO_2 неизбежно ведет к определенной рационализации техники. Так, из-за повышенного сопротивления движению, вероятно, сократят выпуск машин с более высокими параметрами проходимости, фактически предназначенных для обычных дорог (кроссоверы и вседорожники). Возможно, снизится спрос на автомобили представительского класса, стоимость эксплуатации которых возрастет из-за их несоответствия нормативам выбросов CO_2.

Зато еще большее распространение получат мини-, компактные и средние автомобили, относящиеся к европейским размерным классам A, B и C. Переход их на гибридные силовые установки состоится нескоро, а при условии сохранения цен на углеводородное топливо растянется на десятилетия.

Но для более крупной и дорогостоящей техники (седаны, авто представительского и бизнес-класса, минивэны и кроссоверы) «гибридизация», пожалуй, неизбежна. Даже с экономичными дизельными двигателями им не уложиться в заданные пределы выброса CO_2. Впрочем, уже сегодня ясно, что поначалу казавшиеся чрезмерными европейские нормативы оказались вполне



У «Тойоты-Приус» третьего поколения благодаря гибридному агрегату (бензиновый двигатель и электромотор) суммарной мощностью 99 кВт (134 л.с.) хорошие показатели экономичности: расход топлива – 4,7 л/100 км, выбросы CO_2 – 89 г/км. Подзарядка литий-ионной батареи от сети пока не предусмотрена.

выполнимы, так что европейцам не придется поголовно пересаживаться на микроавтомобили.

Способы снижения расхода топлива и выброса CO_2 хорошо известны. Это, во-первых, снижение суммарного дорожного сопротивления, складывающегося из аэродинамического и сопротивления качению шин. Во-вторых, более эффективное преобразование энергии топлива в механическую (уменьшение потерь в двигателе и трансмиссии). Есть и третье направление – экономия энергии, затрачиваемой на привод вспомогательных агрегатов: сервоприводов, кондиционера, мультимедиасистемы. Кое-чем здесь могут помочь солнечные батареи на крыше, которые восполнят недостаток зарядки аккумулятора.

Если возможности снижения сопротивления у современных автомобилей практически исчерпаны, то процесс преобразования энергии топлива в механическую все еще далек от оптимального. Существующие ДВС плохо приспособлены для работы с малой нагрузкой – именно в этом режиме их эффективность оставляет желать лучшего. Использование различных технических приемов (отключение цилиндров, изменение фаз газораспределения, турбонаддув), конечно, дает полезный эффект, но резервы огромны!

Даже в наиболее благоприятных условиях КПД современных двигателей относительно их стендовой мощности, как правило, не превышает 46% для дизелей и 35% для бензиновых моторов. При работе с частичной нагрузкой он в полтора-два раза меньше! Поэтому отключение ДВС при движении с малой, от 5 до 50 км/ч, скоростью (либо его работа под более высокой нагрузкой для привода генератора) дает существенную экономию топлива у гибридного автомобиля с дополнительным электродви-



«Фольксваген-Поло Блюмоушн» просторнее своего предшественника 10-летней давности – «Лупо 3L», но в экономичности заметно проигрывает ему: 87 г/км CO_2 означают средний расход дизельного топлива 3,3 л/100 км. Под его капотом похожий трехцилиндровый мотор мощностью 55 кВт (75 л.с.) и система рекуперации энергии при торможении (мини-гибрид). В 2010 году это будет самый экономичный пятиместный автомобиль.



гателем. Причем для движения на таких скоростях требуется совсем небольшая мощность!

СКОЛЬКО НУЖНО?

В таблице даны примерные затраты мощности и расход дизельного топлива на движение трех условных легковых автомобилей – представителей размерных классов А и С, а также 7-местного минивэна – в диапазоне скоростей от 7,2 до 90 км/ч. При расчете минимальной мощности, необходимой для движения, учитывалось лишь дорожное сопротивление, КПД механической трансмиссии и затраты (450–500 Вт) на привод генератора. Так, для городского хэтчбека класса А при движении со скоростью 36 км/ч (выше, чем средняя скорость в испытательном цикле MVEG!) требуется всего 1,76 кВт (2,4 л.с.) мощности, для машины же размерного класса С – лишь 2,15 кВт (2,9 л.с.). Кстати, в европейском MVEG средняя скорость движения в городском цикле – всего 19,2 км/ч (максимальная – 50 км/ч), в пригородном – 62,6 км/ч (максимальная –120 км/ч)! Это обстоятельство и позволяет автомобилям с гибридной силовой установкой довольствоваться маломощными электродвигателями: их 10–15 кВт (13,6–20,4 л.с.) достаточно для движения почти во всех режимах MVEG! Так, в случае установки 15-киловаттного мотора на наши гипотетические машины классов А и С их максимальная скорость в «электрическом» режиме будет достигать немалых 110 и 106 км/ч соответственно. Потребность в подключении основного бензинового или дизельного двигателя появится лишь при езде с более высокой скоростью и, конечно, при движении в общем потоке с интенсивными разгонами и ускорениями.

Кстати, чтобы обеспечить машине собственной массой 1200 кг разгон с места до 100 км/ч за 12–13 с, потребуется энерговооруженность порядка 80–90 л.с./т. Это значит, что при суммарной мощности силовой установки 70–80 кВт (96–108 л.с.) динамика автомобиля будет вполне приемлемой. На долю ДВС придется всего 60–65 кВт (82–88 л.с.).

ЧЕГО ЖДАТЬ ОТ ГИБРИДОВ

Для гибридных машин, которые оснастят никель-металлогидридными батареями небольшой емкости и дизельными двигателями, можно ожидать выбросов CO_2 ниже 130 г/км даже в размерных классах D и E, а также у средних минивэнов и кроссоверов. Так, уже сегодня технологически достижим уровень выбросов CO_2 в 90 г/км и расход около 3,4 л/100 км дизтоплива (MVEG) для хэтчбеков гольф-класса, а для машин класса B реальны значения 80–81 г/км (3,0 л/100 км). Бензиновые двигатели потребляют на 20–25% больше топлива, но с применением непосредственного впрыска и наддува разрыв сократится до 12–17%. Это позволит снизить расход бензина до 3,4–3,5 л/100 км (класс B) и 3,8–4,0 л/100 км (класс C). Однако массовыми гибриды смогут стать только в случае радикального роста цен на топливо или при дальнейшем ужесточении норм.

Расход топлива подзаряжаемых гибридов с более совершенными литий-ионными батареями и мощными электромоторами формально может быть равен… нулю, поскольку испытательный цикл MVEG длиной 11 007 м можно пройти только на электротяге без подключения ДВС. Такой гибрид правомерно называть электромобилем с авто-

МИНИМАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ МОЩНОСТИ И РАСХОД ТОПЛИВА НА ДВИЖЕНИЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РАЗМЕРНЫХ КЛАССОВ А и С и 7-МЕСТНОГО МИНИВЭНА (с двумя пассажирами)

Класс, параметры дорожного сопротивления, удельный расход топлива		Параметры	Затраты мощности на движение N_e и расход топлива Q при постоянной скорости (км/ч):					
			7,2	18	36	56	72	90
КЛАСС А	G_p = 10 000 Н $C_x \cdot F$ = 0,57 м² g_e = 204 г/кВт·ч	N_e на движение, кВт	0,178	0,494	1,312	2,700	4,926	8,093
		$N_{e\ сумм.}$ с учетом генератора 450 Вт, кВт	0,628	0,944	1,762	3,150	5,406	8,543
		$Q_{сумм.}$, л/100 км	2,129	1,280	1,194	1,423	1,832	2,316
КЛАСС С	G_p = 13 500 Н $C_x \cdot F$ = 0,66 м² g_e = 200 г/кВт·ч	N_e на движение, кВт	0,237	0,649	1,670	3,378	6,032	9,750
		$N_{e\ сумм.}$ с учетом генератора 480 Вт, кВт	0,717	1,129	2,150	3,958	6,512	10,230
		$Q_{сумм.}$, л/100 км	2,383	1,500	1,429	1,709	2,164	2,719
МИНИВЭН	G_p = 18 500 Н $C_x \cdot F$ = 0,85 м² g_e = 200 г/кВт·ч	N_e на движение, кВт	0,314	0,856	2,201	4,515	7,906	12,600
		$N_{e\ сумм.}$ с учетом генератора 500 Вт, кВт	0,814	1,356	2,701	5,015	8,406	13,100
		$Q_{сумм.}$, л/100 км	2,705	1,802	1,795	2,222	2,793	3,482

G_p – расчетный вес; $C_x \cdot F$ – суммарное аэродинамическое сопротивление (произведение коэффициента лобового сопротивления на площадь поперечного сечения); g_e – удельный часовой расход дизельного топлива со средней теплотворной способностью 42,5 МДж/кг и плотностью 0,836 кг/л; N_e – потребная эффективная мощность; $Q_{сумм.}$ – расход топлива.

«Фольксваген-Лупо 3L», выпускавшийся в 1999–2005 годах, по сей день остается наиболее экономичным серийным автомобилем с экстремально низким расходом – 2,7/3,6/3,0 л/100 км (MVEG) и выбросом CO_2 в 81 г/км. Оснащался трехцилиндровым турбодизелем (1,2 л, 61 л.с.), автоматизированной механической коробкой передач и системой «старт-стоп». Не пользовался спросом из-за относительно высокой цены.

Китайский BYD F3 DM располагает всего лишь литровым бензиновым мотором в 50 кВт (68 л.с.), но еще и такой же мощности электродвигателем. Компания заявляет 100-километровый запас хода на электрической тяге. Первый в мире серийный подзаряжаемый гибрид оснащен генератором всего на 25 кВт; с разряженным аккумулятором он способен лишь неторопливо доковылять до розетки, откуда получает основное питание. Максимальная скорость ограничена 160 км/ч – это предел для скромного бензинового мотора.

номным источником питания, а вместо расхода топлива указывать потребление энергии на единицу пройденного пути. Расход топлива будет уже переменной величиной, зависящей от дневного пробега на электротяге, и потребление топлива, например, на дистанции 100 км будет заметно меньше, чем на 500-километровом маршруте.

К сожалению, по-настоящему легких, энергоемких и недорогих тяговых батарей, пригодных для установки на легковые авто, пока не производят, электромобили еще не в силах конкурировать с обычными машинами по дальности пробега. Так что ближайшее будущее остается за традиционным двигателем внутреннего сгорания, но для больших машин в Европе умеренная «гибридизация» выглядит неизбежной. **ЗР**

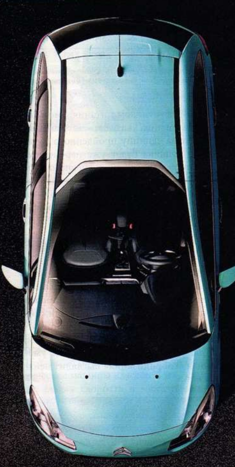


Зенитное оружие «двойного шеврона»

«Ситроен» готовит новинку в классе компактных городских автомобилей. На закрытом показе в Ольнэ (Франция), предваряющем официальный дебют, побывал Владимир Соловьев.

Просто бросается в глаза: в новом C3 ветровое стекло продлено на полкрыши. Это по праву главная внешняя особенность автомобиля. А в целом облик новинки сохранил очертания предшественницы – те же округлые формы, разве что чуть покрупнее. Зрение не обманывает: автомобиль прибавил 80 мм в длину и 40 мм в ширину. Но, чтобы добиться признания, мало прибавить в размере – нужно стать элегантнее, интереснее.

Развить потребительский успех прежнего C3 (было продано более 2 миллионов машин) совсем не просто в пору экономической нестабильности. Впрочем, именно в такое время покупатели обращают внимание на автомобили, лаконичные по габаритам, но с большими возможностями. К таким можно отнести и новый C3. Новый директор марки Жан-Марк Галес (Jean-Marc Gales) сделал оптимистичное заявление: «С помощью C3 компания надеется еще больше расширить клиентуру среди частных лиц и профессионалов».



Сохранив компактность, автомобиль стал более вместительным. Заметно просторнее теперь на заднем сиденье, эффект раздвинутого объема усиливает все то же ветровое стекло (оно получило название «Зенит»), прибавил в объеме багажник, появилась новая опция – спинка переднего пассажирского сиденья складывается. Повысилось качество материалов отделки.

Конструкторы добились улучшения экологических показателей двигателя: уровень выброса CO_2 – менее 100 г/км. В скором времени к линейке моторов, которые устанавливают на этого «француза», добавят 3-цилиндровые бензиновые нового поколения.

Официальный дебют обновленного C3 состоится в сентябре, на международном автосалоне во Франкфурте. В производство его собираются запустить в ноябре, а в Россию он попадет только в будущем году. ЗР



Ветровое стекло увеличило вертикальный угол обзор для передних пассажиров до 80 градусов.



Снимков передней панели C3 производитель пока не предоставил, но, по секрету, панель от DS Inside (на фото) по дизайну и компоновке совпадает с панелью нового C3.

Выжать максимум

Автомобили «Хёндай» заслужили признание благодаря заложенному в них балансу качества и цены. Но останавливаться южнокорейский производитель не собирается: теперь в заявке новые технологии для моторов и трансмиссий. С ними знакомит Анатолий Фомин. Фото «Хёндай».

История компании «Хёндай» началась в 1967-м, а год спустя новый автопроизводитель подписал лицензионное соглашение с «Фордом» о сборке английской версии «Форда-Кортина». Прошло восемь лет, прежде чем компания показала свой собственный автомобиль «Хёндай-Пони» (еще заднеприводный), его кузов спроектировал Джуджаро. В 1981 году южнокорейская фирма начала сотрудничать с «Мицубиси», что позволило ей значительно расширить модельный ряд. Так, в 1988-м дебютировала «Соната» первого поколения, впоследствии ставшая самой популярной машиной компании.

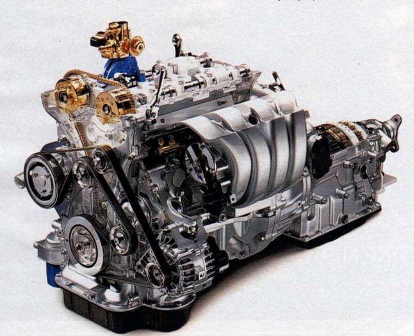
Первый легковой дизель появился у «Хёндай» только в 2000 году – совсем вроде бы недавно. Теперь компания заявляет мотор с воспламенением от сжатия с рекордными характеристиками, превосходящими параметры признанных лидеров из Германии... Конечно, о стратегическом партнерстве «Хёндай» и «Даймлера» известно давно, но даже закоренелым скептикам не скинуть со счетов тот факт, что за разработку собственными силами двигателя семейства «Тета» (Theta) «Хёндай» получил 57 миллионов долларов роялти от «Мицубиси» и «Крайслера», бывшего в то время частью «Даймлера». Кстати, зачем производителю бюджетных машин испытательный комплекс с 200 (!) моторными станциями?

ДВАЖДЫ НАДДУВНЫЙ

«Супердизель» – название не слишком благозвучное, но эти моторы привлекают внимание незаурядными характеристиками. Только применяя двухступенчатый регулируемый наддув, можно добиться высочайших показателей мощности и крутящего момента, сохранив уникальную экономичность при малых нагрузках и приемлемый рабочий диапазон. Уровень, с которого начинается приставка «супер», – 70 кВт с литра (95 л.с./л). Новый 2,2-литровый мотор R2.2 выдает 165 кВт (225 л.с.) мощности и 500 Н·м крутящего момента – показатели, свойственные скорее 3-литровым дизелям. Этот мотор появится в серийных автомобилях 2011 модельного года, а уже осенью дебютирует его младший брат – с одним турбокомпрессором и более скромными, но отнюдь не слабыми данными: 145 кВт (197 л.с.) и 436 Н·м. Первым его опробует модернизированный «Хёндай Санта-Фе».

ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ И ЛУЧШЕ

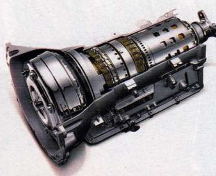
Какой мотор выиграл наибольшее число престижных титулов «Двигатель года»? Напомню: 2,0 TFSI от «Фольксваген-Ауди» – пятикратный его обладатель в двухлитровом классе! Секрет успеха в объединении достоинств непосредственного впрыска и турбонаддува, позволившем создать легкий, экономичный и мощный мотор, прекрасно реагирующий на газ и обладающий отличной тягой почти во всем диапазоне оборотов. Его нынешняя версия в «Ауди-А4» развивает 155 кВт (211 л.с.) и 350 Н·м в ши-



Двухлитровый рекордсмен Theta Turbo GDI обещает соединить в себе экономичность 2-литрового мотора с тягой 3,5-литрового. Показатели слишком хороши, чтобы в них не усомниться. Дождемся серийного мотора и результатов тестов.

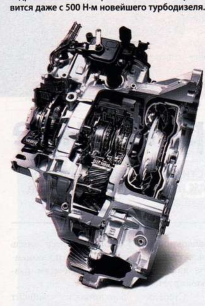


Дизели R2.0/R2.2 – с одно- и двухступенчатым наддувом, 2,0 и 2,2 л, третьего поколения: с давлением впрыска 180 МПа (у «немцев» уже четвертое – 200 МПа). Нормы Евро V. Максимально выдают 165 кВт (225 л.с.) и 500 Н·м при 1700–2500 об/мин.



Корейский восьмиступенчатый гидромеханический автомат в пику японскому едва ли не монополисту «Айсин» появится на представительских авто. Соревнование инженеров за высшие показатели – гарантия того, что покупатель получит лучшее.

Для поперечно расположенных силовых агрегатов разработана шестиступенчатая гидромеханическая трансмиссия. Она справится даже с 500 Н·м новейшего турбодизеля.



рочайшем диапазоне 1500–4200 об/мин. Форсированный вариант – это 195 кВт (265 л.с.), но со сдвинутым вверх диапазоном – от 2500 до 5000 об/мин – крутящего момента в 350 Н·м.

На что способен «Хёндай»? Специалисты заявляют, что новая версия двигателя «Тета» с непосредственным впрыском и турбонаддувом будет выдавать 206 кВт (281 л.с.) и крутящий момент 365 Н·м, правда, неизвестно пока, в каком диапазоне. Эти показатели скорее подойдут 3,5-литровой «шестерке», причем высочайшего технологического уровня. Но такой мотор с 2-литровым турбо не сможет тягаться в экономичности при частичной нагрузке... Двигатель отпразднует дебют в новом кроссовере для США уже в этом году, в следующем будет подхвачен новой «Сонатой» и другими моделями 2010–2011 годов.

Непосредственный впрыск и турбонаддув словно созданы друг для друга. К сведению тех, кто заподозрит корейцев в техническом плагиате: базовые размерности двигателей никак не совпадают. Мотор «Фольксваген-Ауди» – длинноходный (82,5×92,8 мм), «Хёндай» – «квадратный» (диаметр цилиндра и ход поршня – по 86 мм). К тому же любой интересующийся техникой проследит эволюцию двигателя от нынешней «Теты» с впрыском в коллектор. Для сравнения: у этого двигателя 155 кВт (210 л.с.) и 300 Н·м – сегодня он базовый в «Хёндай-Генезис Купе».

БОЛЬШЕ СТУПЕНЕЙ – МЕНЬШЕ ПОТЕРИ

Кто сказал, что гидромеханические коробки с восемью передачами может делать лишь японский «Айсин», а машины с ними продает только «Лексус»? В самое ближайшее время такая коробка появится и у «Хёндай» – сейчас завершаются испытания конструкции. Результаты пока таковы: время разгона до 100 км/ч уменьшилось с 7,1 до 6,8 с; расход топлива в городе – с 14,7 до 14,3 л/100 км, на трассе – с 8,7 до 8,3 л/100 км по сравнению с показателями, получаемыми с нынешним пятиступенчатым автоматом. Судя по конструкции, агрегат предназначен для большой заднеприводной машины с бензиновым двигателем рабочим объемом до 5 л; наиболее вероятный кандидат – «Хёндай-Эквус VI» в длиннобазной версии.

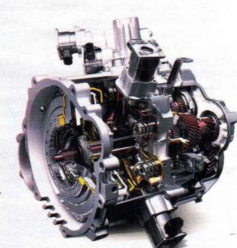
Тенденция увеличения количества ступеней не обойдет стороной и более доступные машины с поперечным расположением двигателя и передним приводом. Для них предназначен шестиступенчатый автомат попроще, но также улучшающий показатели на 3–6%.

Для самых экономичных «Хёндай» и КИА предназначена коробка передач DCT с двойным сцеплением и шестью передачами, которая рассчитана на работу с моторами 1,4–1,6 л. Этот вариант трансмиссии на серийных машинах мы увидим в 2011 году.

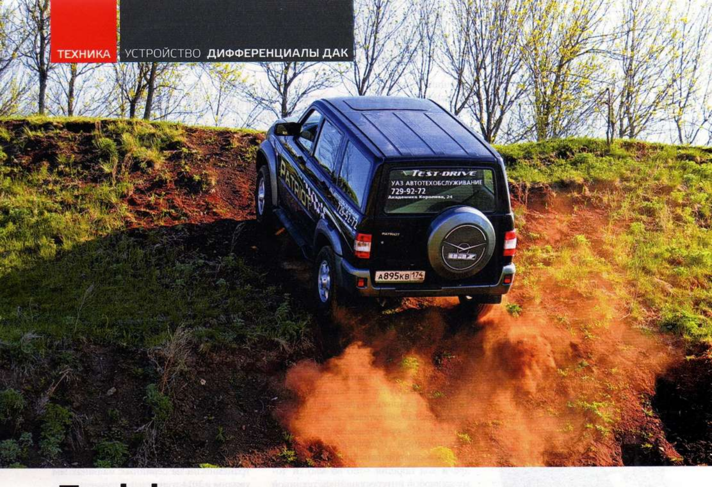
Сегодня корейский производитель продемонстрировал практически полный набор технологий, необходимых, чтобы на равных конкурировать с европейскими лидерами. Чем ответят они? Впрочем, гораздо более примечательно, что «Хёндай» применяет новые разработки с оглядкой на их цену. В конечном итоге, новшества имеют смысл только тогда, когда потребитель готов за них заплатить. **ЗР**

ВНЕШНИЕ СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДИЗЕЛЬНОГО R2.2





Компактный агрегат DCT с двумя сухими сцеплениями соединяет экономичность механической трансмиссии с комфортом гидромеханического автомата, и без потерь из-за повышенного расхода топлива.



Дифференциальное уравнение

Обычный с виду «УАЗ-Патриот» демонстрирует чудеса проходимости. Дело в том, что в его мостах стоят шариковые самоблокирующиеся дифференциалы ДАК, поясняет Игорь Козлов. Фото автора.

Как известно, классический дифференциал, который еще именуют свободным, имеет весьма существенный недостаток: большую часть мощности он передает на то колесо, которое в меньшей степени способно ее реализовать. Наверняка многие попадали в такую ситуацию, когда одно из колес, оказавшись на льду или в яме, беспомощно шлифует поверхность, а второе, хотя и имеет нормальный контакт с дорогой, стоит на месте. Для борьбы с врожденным недостатком конструкторы придумывают различные схемы блокировок – от ручных до автоматических, приводимых в действие гидравликой, электроникой или за счет трения. Однако ручные системы отвлекают от управления машиной, да и автоматика не без греха, поскольку срабатывает от разности скоростей колес, отчего не может заблокировать дифференциал мгновенно. Но главное, что каждый из таких узлов сложен, громоздок и недешев.

ДАК – дифференциал автоматический Красикова – состоит всего из пяти деталей (не считая крепежа и шариков), имеет те же габариты, что и классический узел, да и весит примерно столько же. Принцип работы красив и прост – он подробно описан на сайте разработчика: www.dak4x4.com. В поворотах или на кочках, когда колеса вращаются с разной скоростью, соединенные с полуосями шнеки просто перегоняют шарики по замкнутым цепочкам – налицо все признаки свободного дифференциала. Но так происходит только до тех пор, пока оба колеса реализуют равный или близкий к равному крутящий момент. Стоит одному из колес потерять контакт с покрытием, как шарики распираются в каналах и зажимают шнеки, не позволяя последним проворачиваться друг относительно друга – узел заблокирован. Когда же колеса вновь окажутся в равных условиях по моменту, дифференциал автоматически разблокируется.

Степень блокировки зависит от многих факторов – от угла нарезки шнеков, количества каналов, диаметра шариков, а также направления вращения корпуса дифференциала, ведь в одну сторону распирает все шарики от места сопряжения шнеков, а в другую – только ту часть, что контактирует непосредственно со шнеками. Поэтому в первом случае достигается 100-процентная блокировка, а во втором – 90–96-процентная. Ну или наоборот – это зависит от направления шнеков и установки узла. Так, у протестированного «Патриота» спереди и сзади стоят одинаковые ДАКи, но приводятся с разных сторон, поэтому при движении вперед дифференциал заднего моста блокируется полностью, а переднего – лишь



Так выглядит дифференциал в разрезе: 1 – корпус; 2 – крышки; 3 – шнеки; 4 – цепочки шариков. Справа узел, готовый для установки в «УАЗ-Патриот».

Оснащенный ДАКом «УАЗ-Патриот» берет 84-процентный подъем (около 40°) с места, преодолевая попутно диагональную канаву на середине восхождения. Обычная машина – нет.

Меняя наклон шнеков и канавок, по которым бегают шарики, их размер и количество цепочек, можно получить дифференциалы с различными характеристиками. Поэтому разработка Красикова обещает стать полезной не только для джипов.



НАША СПРАВКА

Первый образец шарикового дифференциала был изготовлен в 2002 году. В настоящее время узел запатентован в 36 странах, в том числе в США и Китае. Однако подделки на рынке встречаются, ведь на родине изделия, в Челябинске, делают лишь 50–100 узлов в месяц – маловато при имеющемся спросе. Разработчик надеется, что, несмотря на кризис, удастся достроить здание цеха, закупить дополнительное оборудование и организовать массовое производство, что позволит снизить цену изделий на первом этапе до 6–7 тыс. руб., а в будущем – до уровня стоимости классического дифференциала. Впрочем, и при нынешних 14–16 тыс. руб. (цена зависит от модели авто) от покупателей нет отбоя. Чему удивляться, если, например, столичные дилеры УАЗа просят за уступающий ДАКу по характеристикам дифференциал «Квайф» (боится перегрева, блокируется на 60%) около 21 тыс., а за механизм с ручной блокировкой – от 30 тыс. руб. (вместе с установкой).

частично. При движении же задним ходом – наоборот.

На что способна такая машина в сравнении с обычной, лучше один раз увидеть! Все попытки сделать эффектный кадр, когда вывешенный по диагонали «уазик» тронется с места с пробуксовкой, так и не увенчались успехом. Машина уверенно стартует даже с неподключенным передним мостом, причем висящее в воздухе заднее колесо вращается не быстрее нагруженного! Неудивительно, ведь скорость срабатывания такого дифференциала зависит от суммарного зазора в цепочке шариков, который составляет всего 0,2–0,6 мм. Чтобы выбрать этот мизер, вывешенному колесу достаточно провернуться лишь на пару градусов, после чего шарики, гонимые шнеками в разные стороны, столкнутся «лбами» и заблокируют дифференциал. Кстати, в этом состоянии он может пребывать сколь угодно долго, ведь все его детали становятся неподвижными, а стало быть, не трутся, не нагреваются и не изнашиваются. Был даже случай, когда на машине выбирались из глуши со сломанной полуосью (www.uazbuka.ru).

А вот сам дифференциал сломать непросто: он в несколько раз прочнее классического, поскольку почти лишен воздушных полостей. Впрочем, один случай разработчики припоминают, но тогда всему виной была кустарная закалка шнеков, один из которых лопнул. Машина при этом продолжала нормально ездить, ведь обломкам деться некуда – их со всех сторон поджимают другие детали. Такие особенности конструкции особенно придутся по душе военным.

Единственный недостаток узла – для его изготовления требуется высокоточное оборудование, а заготовки должны иметь однородную структуру. Если с первым у производителя проблем нет, то со сталью беда. Из-за неоднородности проката уводит сверла и фрезы, отчего порой не удается достичь требуемой геометрии, в первую очередь корпуса. Однако даже «кривые» дифференциалы успешно трудятся на многих «газелях», «волгах», «жигулях» и прочих авто, разве что периодически неприятно пощелкивают в поворотах. Скорее всего, без дополнительного старения заготовок решить эту проблему не удастся. ЗР



Детали обрабатывают на высокоточных станках с ЧПУ. Однако из-за неоднородности заготовок детали порой получаются «кривоватыми», отчего некоторые образцы пощелкивают при работе.

Видимость – 800!

Вероятно, многие читатели ЗР завидовали владельцам «крутых тачек» с системами ночного видения, недоступными для более массовых автомобилей. Теперь «найт вижн» можно поставить хоть на «Газель», хоть на «Жигули». Причем речь идет о той самой системе, которую серийно устанавливают на БМВ, «Порше-Кайенн» и грузовики «Вольво».

Но для начала немного теории. Все существующие системы ночного видения подразделяются на три класса: работающие в видимом диапазоне с помощью электронно-оптических преобразователей, активные инфракрасные с подсветкой и пассивные инфракрасные. В первом случае необходим хотя бы слабый свет, например от Луны или звезд. Вторые требуют подсветки инфракрасным излучателем и устанавливаются, например, на автомобили «Тойота» и «Мерседес-Бенц»; обеспечивается хорошая детализация картинки на мониторе, но дальнобойность сравнительно небольшая. Пассивные системы построены на основе сверхчувствительных приемников длинноволнового (2–5 мкм) инфракрасного излучения – микроболометров, и именно такую систему PathFindIR предлагает всем желающим компания FLIR (Forward Looking InfraRed). Сердцем ее служит сверхчувствительная инфракрасная видеокамера с оптической системой, изготовленной из германия (стекло в этом диапазоне непрозрачно). Картинку же можно наблюдать на любом мониторе. При этом дальнобойность достигает 800 м – гораздо больше, чем способны высветить самые мощные фары. По отзывам испытателей, устройство позволяет ехать в полной темноте со скоростью до 60–80 км/ч. Предел обусловлен частотой смены кадров, равной 8,3 Гц (существуют и более быстродействующие версии, однако на их поставку требуется особое разрешение).



Чувствительность камеры такова, что тепловой отпечаток уже убранной руки виден около трех минут!



В данном случае для объектива камеры вырезали отверстие, но это вовсе не обязательно, часто хватает расстояния между ребрами решетки.



На экране видно все, что скрыто темнотой.

Нам удалось проверить новинку в действии. Изображение достаточно четкое, но весьма необычное. Все объекты, температура которых выше, чем у окружающего фона, видны очень четко. Это люди, животные, автомобили с работающим двигателем или недавно припаркованные. Самое замечательное, что совершенно отсутствует эффект ослепления системы фарами встречных машин. А сами эти машины выглядят довольно забавно: под темным кузовом ярко светятся колеса, радиатор, днище. Граница проезжей части видна четко, а вот выбоины – не очень. Это к вопросу о безопасной скорости езды по приборам. На картинку практически не влияют пыль и задымленность, но густой туман для этой камеры непрозрачен. Уверенно распознать автомобиль можно с дистанции около 300 м, человека – с 80 м.

Установить PathFindIR не просто, а очень просто: место за решеткой радиатора для небольшой и прочной камеры найти нетрудно. Но вот дешевой эту систему не назовешь: в России ее рекомендованная цена – от 150 до 180 тыс. рублей в зависимости от комплектации.

Нанопуть к мультициклам

Не секрет, что новомодная приставка «нано» используется сегодня многими производителями исключительно в рекламных целях, придавая новый статус старой продукции. Тем интереснее реальное применение подобной технологии в живом изделии. Примером могут служить аккумуляторы словенского завода TAB, где разработан и внедрен новый нанопроцесс изготовления положительных токонесущих пластин для кислотных аккумуляторных батарей.

Стандартные технологии подразумевали использование в пасте для положительных электродов трехосновного сульфата свинца. Его кристаллы меньше и однороднее, нежели у четырехосновного, что облегчало зарядку аккумулятора. Недостатки также известны: стандартная структура уступает по прочности четырехосновной и со временем размягчается, а потому емкость обычных батарей сильно зависит от их возраста. На заводе TAB разработали и внедрили технологию получения очень маленьких (менее 10 мкм) кристаллов четырехосновного сульфата свинца однородной кристаллической структуры. Это позволило улучшить возрастную стабильность емкости батареи. Активный материал остается проводящим, даже если аккумулятор очень глубоко разряжен – прежние этого «не умели». Производитель отмечает, что число циклов разряда и заряда у «нанобатарей» в сравнении с обычными увеличилось более чем вдвое. Это объясняется высокой пористостью полученного материала, позволяющей улучшить циркуляцию кислоты.

Электронный микроскоп запечатлел превращения частиц четырехосновного сульфата свинца в процессе получения пасты для положительных пластин.



Что касается недостатков, то они вполне предсказуемы: на данный момент такие аккумуляторы примерно на 10% дороже обыкновенных. Именно поэтому TAB пока не поставляет свои «нанобатареи» на потребительский рынок, предпочитая конвейеры производителей автомобилей, тракторов и т. п. В частности, такие батареи уже устанавливаются на тракторы Massey Ferguson и рефрижераторы Thermo King.

На российском рынке подобные изделия могут появиться к концу 2009 года; скорее всего, это будут модифицированные Topla Top, Topla EcoDry и Topla Magic с приставкой Nano на этикетке. Ожидаемый ценовой диапазон – в пределах все тех же 10% доплаты за нанотехнологии.

От инфаркта – к обочине!

Министерство образования и исследований Германии недавно запустило проект под названием «SmartSenior – интеллектуальные решения для пенсионеров», имеющий целью сделать жизнь пожилых людей проще и безопаснее. В рамках этого проекта инженеры БМВ разрабатывают систему, у которой пока даже нет названия. А суть (в отличие от реализации) проста: в случае сердечного приступа у человека, сидящего за рулем, компьютер распознает эту ситуацию и самостоятельно паркует автомобиль у обочины, включает аварийку и вызывает службу спасения. При этом врачи получают телеметрическую информацию, позволяющую заранее подготовиться к реанимационным мероприятиям. Самую сложную проблему представляет, разумеется, самостоятельное маневрирование автомобиля, ведь для этого необходимо учитывать окружающую дорожную обстановку. Поэтому пока система будет работать лишь на автобанах и загородных дорогах. В плотном городском потоке придется, видимо, ограничиться торможением и включением мигающего сигнала.



Вот так аккуратно автопилот вскоре сможет припарковать машину. И скорая не заставит себя ждать.

А вот определить опасное для жизни (и управления автомобилем) состояние водителя значительно проще. Здесь автомобилистам оказывают помощь специалисты университетской клиники Берлина и фирмы «Сименс».

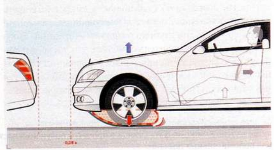
Растущая безопасность

На прошедшей в Штутгарте XXI международной конференции ESV (Enhanced Safety of Vehicles) «Мерседес-Бенц» представил более дюжины новых разработок в концепт-каре ESF 2009, построенном на базе S 400 Hybrid. Наибольший интерес участников вызвали три из них: PRE-SAFE Structure, Braking Bag и PRE-SAFE Pulse.

В первом случае речь идет о весьма своеобразной подушке безопасности: это надуваемый... металлический профиль, который в спокойном состоянии является частью каркаса дверей. При этом сами двери можно сделать достаточно тонкими и легкими: защитный металлический короб образуется в них в момент бокового удара. Развиваемое пиропатроном давление в 10–20 бар моментально расправляет складки и обеспечивает защитную деформируемую зону. В итоге дверь стала не только безопаснее, но и на 500 г легче.

Вторая новинка – тоже эйрбег. Расположен... под передней подвеской, активируется при экстренном торможении, если электронная система сочла, что столкновение неизбежно. Автомобиль кратковременно подскакивает примерно на 80 мм, при этом эйрбег прижимает к дороге своеобразную тормозную «колодку». Замедление возрастает до 20 м/с², а приподнимающийся передок снижает степень повреждений автомобиля при ударе и вжимает седоков в кресла, облегчая работу преднатяжителей ремней безопасности. Инженеры рассчитали, что эффект от этой новинки равноценен увеличению деформируемой зоны на 180 мм.

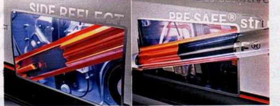
Специальные воздушные камеры системы PRE-SAFE Pulse, расположенные в наружных «крыльях» боковой поддержки мультиконтурных сидений, дополнительно отжимают седоков к середине салона на целых 50 мм, увеличивая тем самым безопасную зону при боковом ударе.



Шутка о торможении пятками становится реальностью.



Система PRE-SAFE Pulse отодвигает седока от двери. Она является обратимой, то есть может срабатывать многократно.



Надувной «лонжерон» в дверях помогает при боковом ударе.



О пользе харакири

Самурай даже свой уход из жизни не доверяет кому попало и проделывает известный ритуал самостоятельно. Не поэтому ли «Лансер» десятого поколения довольно просто обслужить самому, задумался Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

Первая проблема, с которой сталкиваются многие обладатели последних «лансеров», – велико усилие на ручке открывания капота. Смажьте тросик силиконовой смазкой (годится и WD-40), вбрызгивая ее под оболочку в местах, где в нее входит тяга – в салоне и под капотом. При этом подергайте за ручку, чтобы смазка проникла вглубь.

ОТКРОЙ ДУШУ

Компоновка под капотом лишь на первый взгляд плотная. Например, станете менять масло в двигателе, увидите, что к фильтру легко подобраться и сверху. Не пойдет от руки – не беда, места для съемника вполне достаточно. В крайнем случае можно снять защиту моторного отсека: открутить два болта спереди, ослабить два задних и сдвинуть лист к переду – открывается прекрасный доступ снизу. Сливная пробка в поддоне под ключ «на 13».

Масло в МКП проверяем через отверстие контрольной пробки (она же, под шестигранник «на 8», и заливная) – находится чуть сзади и выше левого ШРУСа. Уровень должен быть по краю отверстия или немного ниже, но не более чем на 10 мм. Проверяем его, просто сунув туда палец. Если заметите на нем серебристые блестки, это признак естественного износа шестеренок, а золотистые – синхронизаторов. В обоих случаях масло лучше поменять, слив его через пробку (под тот же шестигранник «на 8») – в самом низу картера, под левым ШРУСом. В автомате уровень и состояние масла проверяем щупом – доступ хороший. При замене отработку сливаем через пробку в поддоне картера, после чего его снимаем, отвернув крепеж, и меняем фильтр.

Для замены охлаждающей жидкости через отверстие в правой части пластиковой защиты моторного отсека откручиваем пробку на радиаторе, но не полностью, иначе поток потечет в две струи – по резьбе пробки и через сливной носик. Последний весьма удобен, поскольку тонкую струйку легко поймать в посуду даже с узким горлышком. Остатки из блока сливаем, отвернув шестигранником «на 8» пробку – она расположена под выпускной трубой первого цилиндра. Здесь уже понадобится тазик, чтобы ловить широкий поток.

Пластиковую накладку двигателя 1,5 л для замены свечей просто сдергиваем с резиновых буферов. Нажав на усик, отсоединяем все колодки от индивидуальных катушек, которые вынимаем, вы-

крутив головкой Е10 болты крепления. Свечи – под ключ «на 16». На двигателях 1,8 и 2,0 л немного сложнее, поскольку надо снять накладку и крышку, закрепленные болтами под ключ «на 10».

Привод ГРМ цепной, а стало быть, одной заботой меньше. Поликлиновый ремень на «полуторке» натягиваем вращением ходового болта при отпущенном крепеже генератора. Здесь нужно иметь чутье, поскольку из-за слишком слабой натяжки привод будет проскальзывать, а если ремень перетянуть, то могут пострадать подшипники агрегатов. Если вы не уверены в своих силах, доверьте работу специалистам. На моторах 1,8 и 2 л в приводе есть автомат натяжителя – это плюс, но из-за более плотной компоновки придется снимать расширительный бачок – это минус.

Для замены воздушного фильтра двигателя отстегиваем пару защелок и, раздвинув половинки корпуса, извлекаем старый элемент. Прежде чем установить свежий, протрите корпус внутри, очистив его от грязи, и обязательно проследите за тем, чтобы снизу половинки вошли в зацепы – бывает, не входят, и это самая распространенная ошибка, которую допускают порой даже профи. Из-за этого во впускной тракт подсасывается грязный воздух, который, разумеется, мотору не на пользу.

Топливный фильтр стоит в баке, прямо в бензонасосе. Для доступа к нему снимаем подушку заднего дивана, для чего приподнимаем передний край, преодолевая сопротивление двух защелок, а затем, слегка сдвинув подушку вперед, освобождаем в задней части крючок, которым она цепляется к полу. Вынув подушку из салона, отковыриваем лючок в полу, который сидит на мастике. Не спешите и не прикладывайте больших усилий, иначе его легко погнуть! Счистив грязь со всех видимых деталей, отсоединяем колодку и топливный шланг, сдавив соответствующие фиксаторы, и откручиваем шесть гаек крепления фланца насоса. Аккуратно вынимаем его из бака, стараясь не погнуть рычаг поплавка и не расплескать топливо – его сливаем в заранее приготовленную емкость. Вся конструкция насоса держится на защелках, поэтому понадобится лишь шлицевая отвертка и терпение. Более подробно процесс разборки описан в рубрике «Форум» – принцип общий.

САМУРАЙСКИЕ ТРАДИЦИИ

С заменой тормозных колодок трудности вряд ли возникнут. Спереди выкручиваем нижний направляющий палец и откидываем скобу вверх, поворачивая ее относительно верхнего пальца. При необходимости заменить смазку на направляющих выкручиваем и верхний палец – с резиновой манжеткой на кончике (не перепутайте при сборке!). Удаляем старую смазку и наносим свежую фирменную 08887-01206 – она розового цвета. Годятся также обычный «Литол» или ШРУС-4. Постели колодок смазываем алюминиево-медной пастой, например Wurth AL1100, ни в коем случае не допуская ее попадания на рабочие поверхности накладок и дисков. Последние также нередкий расходник – коробятся. Для замены снимаем скобу целиком, отвернув два болта.

Сзади работаем по тому же сценарию, проверив в довершение работу ручного тормоза: при вращении вывешенного колеса колодки должны слегка касаться диск-барабана. Для регулировки вынимаем заглушку, подковырнув ее отверткой, и располагаем отверстие напротив регулировочной гайки на планке. Верный способ поймать это положение – сориентировать отверстие сначала строго вниз, а затем довернуть диск-барабан на 30–35 градусов против часовой стрелки для правой стороны и по часовой – для левой. Если количество щелчков собачки рычага по-прежнему велико, то уменьшаем их в салоне, вращая гайку на тросе (под накладкой бокса подстаканников).

Поменять салонный фильтр минутное дело. Открываем бардачок, снимаем тягу демпфера и, сдавив лоток по краям, выводим его из проема и снимаем с петель. Подцепив защелки, снимаем лючок отопителя и меняем фильтр. Всё! Никакого инструмента, только руки.

В отличие от модели предыдущего поколения (ЗР, 2009, № 4), в десятых «лансерах» все салонные лампочки и светодиоды держатся достойно, за исключением, пожалуй, потолочного плафона – в нем лампы почему-то долго не живут. Для замены нужна тонкая шлицевая отвертка, которую вводим между рассеивателем и корпусом плафона и отгибаем защелку.

Поменять лампы в левой фаре сравнительно несложно, если, конечно, установщики сигнализации не воткнули поблизости сирену – она зачастую мешает подобраться к лампочке габаритов. Справа сложнее: мешает расширительный бачок. Однако снять его не проблема, просто сдвигаем вверх и ставим в сторонке, стараясь не расплескать жидкость. Доступу к лампе дальнего света вдобавок препятствует горлови-

MITSUBISHI LANCER

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Десятое поколение модели дебютировало в 2007 году.

КУЗОВА: седан, 5-дверный хэтчбек (с 2008 года).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,5 л, 109 л.с.; 1,8 л, 143 л.с.; 2,0 л, 154 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А4, вариатор с шестью фиксированными передачами.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Invite, Invite+, Intense.

ЦЕНА В ИЮНЕ 2009 ГОДА: от 539 000 и от 579 000 рублей за седан и хэтчбек соответственно.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	750
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	1600
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	600/1800/600
Замена свечей зажигания	900
Замена ремней навесных агрегатов	900
Замена охлаждающей жидкости	1200
Замена тормозных колодок передних/задних	1500/1500
Нормочас	1500

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	6650
Накладка бампера переднего	13 500
Блок-фара	25 000
Капот	12 760
Фильтр масляный/воздушный/салонный (угольный)	450/1470/1730
Свечи зажигания иридиевые, комплект	1920
Ремень генератора	2200
Диски тормозные передние, пара	7700
Тормозные колодки передние/задние	4400/4400

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр (картридж бензонасоса)	120
Фильтр салона	15
Свечи зажигания обычные/платиновые или иридиевые	30/60
Ремень привода навесного оборудования	–*
Масло в МКП/АКП	105/90
Антифриз в системе охлаждения	60 (4)
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

*Контроль натяжения, замена по состоянию.

» Катушки крепятся болтами под ключ E10. Чтобы снять разъем проводки, нажмите на усик, показанный стрелкой. Вынув катушки, проверьте, нет ли в колодцах масла.





« На моторе 1,5 л при замене поликлинового ремня легко ошибиться с усилием натяжения. Обязательно отпустите крепеж нижней лапы генератора, иначе та может лопнуть.

» На первый взгляд, заменить воздушный фильтр просто, но есть подвох – обязательно проверьте, вошли ли половинки корпуса в фиксаторы снизу!







« Преимущество такого крепления фланца бензонасоса – не нужен специнструмент. Прежде чем вынимать насос, очистите грязь, чтобы не осыпалась в бак.

» Если после регулировки колесных механизмов ручника ход рычага велик, то крутим эту гайку. Для доступа к ней сдергиваем вверх панель подстаканников.





« Заменить салонный фильтр настолько просто, что весь процесс понятен, стоит лишь взглянуть на фото.

» Нередкий расходник в салоне – лампа потолочного плафона. Снимаем рассеиватель, просунув жало отвертки в щель между ним и корпусом.

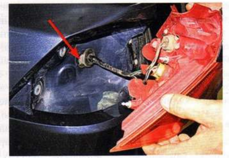




« Доступу к лампам в правой фаре мешают расширительный бачок и горловина бачка омывающей жидкости. Снять их и отвести в сторону не проблема.

» Открутив всего один саморез, снимаем рамку противотуманки, просовываем в окно руку и, повернув патрон лампы против часовой стрелки, извлекаем его наружу.





« Замена ламп – со снятием фонаря. Обязательно проверьте уплотнительную резинку проводки (стрелка)! Здесь она уже не на своем месте.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хороший доступ к фильтру, есть окно в защите для сливной пробки – Минусов не нашлось	4,5
Замена воздушного фильтра	+ Не нужен инструмент – Есть вероятность не попасть в зацепы внизу корпуса	4
Замена топливного фильтра	+ Фланец насоса крепится обычными гайками – Нужна предельная аккуратность при разборке	3
Замена свечей зажигания	+ Отличный доступ – Для катушек нужна головка Е10	4,5
Замена ремней навесных агрегатов	+ Есть автомат натяжителя на моторах 1,8 и 2,0 л – Нет автомата натяжителя на двигателе 1,5 л	4**
Замена ОЖ двигателя	+ Хороший доступ к пробке на радиаторе – Затруднен доступ к пробке на блоке двигателя	4
Замена масла в коробке	+ Удобное расположение пробок – Для замены фильтра в АКП надо снимать поддон	4***
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция, трудностей не возникло – Для верхних направляющих задних суппортов нужен накидной ключ (головка не проходит)	4
Замена салонного фильтра	+ Не нужен инструмент – Недостатков не нашлось	5
Замена ламп в основных фарах	+ Не надо снимать соседние детали для доступа к лампам в левой фаре – Справа надо снимать расширительный бачок	4,5
Замена ламп в фонарях	+ Доступ приемлемый – Нужен инструмент	4

*В сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).
Средний балл за несколько вариантов исполнения. *Балл за МКП (для АКП нет объекта для сравнения).

на бачка омывающей жидкости – откручиваем болт крепления и, согнув гофру трубки, отводим ее в сторону.

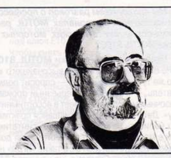
Для доступа к противотуманкам снимаем окантовку в бампере, вывернув один саморез. Такая простота имеет обратную сторону: фары воруют. Поэтому советуем один из трех болтов ее крепления заменить секреткой или же просто законтрить крепеж дополнительными гайками – вряд ли злоумышленникам захочется с ними возиться.

Наружные секции фонарей для замены ламп надо снимать (увы, на современных машинах это стало традицией). Крестовой отверткой выкручиваем два самореза и сдвигаем секцию назад строго по оси авто, преодолевая сопротивление двух защелок. Проверьте уплотнение жгута проводов – его могли стронуть с посадочного места во время предыдущей замены ламп. Такие случаи известны, в результате в багажнике собирается большая лужа.

К внутренним секциям и третьему «стопу» седана доберетесь, сняв обшивку багажника. Для этого выковыриваем сердцевины, подцепив их жалом отвертки, а затем вынимаем тела семи пистонов. Имейте в виду: все лампы сзади бесцокольные!

В целом этот самурай верен традициям. И предок, и нынешняя модель показали себя с точки зрения трудоемкости обслуживания весьма достойно. Очевидно, поэтому марка пришлась по душе россиянам. **ЗР**

Благодарим Клуб владельцев Mitsubishi Lancer X (www.lancerx.ru) и компанию «Престиж-Авто» за помощь в подготовке материала.



Зудный день

Почему иной автомобиль ведет себя как вибростенд, рассказывает Анатолий Вайсман.

Отчего порой трясет руль, что-то зудит в кузове, гудит под полом... Все это – разнообразные вибрации, о причинах которых спрашивают очень часто. Проблема в том, что источников вибраций множество. Почувствовав тряску, первым делом отметьте, когда она возникает – в движении или при остановке, зависит от скорости или нет, привязана к конкретной передаче или возникает даже при «нейтрали» в коробке. Не трясет ли машину при торможении? Здесь сразу разделим вибрации на те, что зависят от оборотов двигателя (это легко проверить, когда машина стоит, передача выключена), и те, для которых важна именно скорость движения. Первые связаны с неполадками в двигателе – например, вызваны плохой балансировкой маховика или сцепления. Вторые – с неисправностями трансмиссии, колес, тормозов – и имеют место даже при движении машины накатом. У некоторых вибраций (например, крыльчатки электровентилятора) собственные причины – неуравновешенность крыльчатки или износ электромотора. Отдельные источники вибраций мы рассмотрим сегодня, другие оставим на будущее.

Тормоза. Бывает, что машина беспокоит при каждом торможении – ощущается тряска, отдающая в педаль тормоза. Наиболее вероятная причина – деформированные (обычно покоробившиеся от нагрева в работе) тормозные диски. Довольно часто это «подарок» завода-изготовителя. Диски с некоторыми технологическими отклонениями даже при нагреве, далеком от экстремального, могут коробиться. Дальше – как повезет. Случалось, что на первых сотнях километров эксплуатации машину трясло, владелец уже готовился ехать в сервис… и вдруг тряска исчезала сама собой, диск вновь обретал правильную форму. Но такое везение, увы, редкость, – чаще дело кончается ремонтом. Хотя проверять биение диска лучше индикатором, в данном случае речь идет не о «сотках» – достаточно на вывешенном автомобиле слегка коснуться вращающегося диска каким-нибудь металлическим предметом. Явно чиркнуло, виден меняющийся просвет (часто до 0,5 мм или даже больше) – скорее всего, этот диск придется заменить. Далеко не каждый сервис возьмется за проточку кривых (и то не слишком) дисков.

Но вот особый вид вибрации: от скорости практически не зависит, хотя ее источник – барабанный тормоз, причем геометрия самого барабана безукоризненная. Нажал на педаль, а в ответ неприятная дробь! Часто напасть усугубляется влажной погодой, ездой по мокрым дорогам – вероятно, сказываются особенности трения колодок о барабан. В этом случае очистим его внутреннюю поверхность, а главное – проверим подвижность поршеньков цилиндра. Действуем пальцами – на педаль лучше не нажимать, иначе поршеньки могут выскочить, а это станет новой проблемой. Если один поршенек закис, а другой «жив», то при торможении одна колодка все больше напрягает, перекашивает тормозной щит с механизмами, затем следует срыв, и так происходит вновь и вновь. Автоколебания. Вот вам и дробь! Примерно то же происходит, когда мокрый палец скрипит по стеклу. В нашем тормозе вместо пальца – колодка.

Трансмиссия. Частая причина вибраций заднеприводных и полноприводных машин –

Проверяем осевое биение рабочей поверхности тормозного диска. Величина свыше 0,15 мм недопустима, в идеале же она еще меньше.



Трясет двигатель – возможно, виновата одна из опор его подвески. Сначала прощупаем, какие элементы кузова отзываются на вибрацию сильнее.



Чтобы вычислить «шумную» опору, даже чувствительного прибора мало. Полезно обладать хорошим музыкальным слухом. Битая себя выдаст.



дисбаланс карданных валов. А иногда – нарушение центровки раздаточной коробки, если она не встроена в КП. У этих вибраций довольно высокая частота – слышен своеобразный зуд, ведь карданный вал большинства легковых машин вращается примерно вчетверо быстрей колес. Вибрация может возникнуть после деформации вала, но чаще – из-за разрушения крестовины. Порой вибрация начинается после замены крестовины, если части вала не были помечены – и оказались взаимно смещены. Но бывает, что сразу после замены крестовины все в порядке, а позже появляется вибрация.

Дело в том, что осевые размеры крестовин могут заметно различаться, а запорные кольца оказаться тоньше штатных – такая крестовина очень легко устанавливается, но в работе с нагрузкой постепенно смещается, вилки вала становятся несоосными. А бывают загадки и потрудней. Владелец «Лансера» пожаловался: на скорости 90 км/ч авто трясет. Безрезультатно балансировал колеса, менял шины. Тогда я попросился за руль. Действительно, при скорости 90 км/ч возникала вибрация. Но под сброс газа почти пропадала, как в байках о неисправном редукторе заднего моста – «при нагрузке воет, разгруженный молчит». Выходит, дело не только в скорости. Вывесили передок машины, завели, включили высшую передачу – и увидели, что правый ШРУС по мере раскрутки трясет все сильней. Лишь разобрав узел, обнаружили причину – износ канавок.

Тряска на месте. Чтобы вибрации двигателя не ощущались на кузове, силовой агрегат виброизолирован – подвешен на опорах-подушках. Другими местами (в том числе частями выпускной системы) касаться кузова он не должен. Самый простой пример: «троит» мотор из-за отказа свечи, но, благодаря опорам, шума нет. Частота колебаний небольшая – один импульс за два оборота коленвала. А вот если защита картера касается поддона или между ними застрял камень, вибрация хорошо слышна. Тут лучше сразу принять меры – случалось, что тонкий поддон протирался до дыр. Если опоры неисправны, элементы кузова начинают отзываться на эти вибрации – особенно в резонансе, при совпадении частоты собственных колебаний детали и вынуждающей частоты. Если дефектов на опорах не видно, на ощупь проверяем, какие детали передка кузова трясутся сильнее – откуда идет вибрация. Теперь фонендоскопом придирчиво прослушаем опоры двигателя – молчит только совершенно исправная.

Недавно у нас побывала «пятнашка», на которой спецы дилерского сервиса дважды меняли по гарантии опоры двигателя, почему-то не трогая заднюю. А именно она чаще всего бывает виновницей зудения кузова, в чем мы тут же и убедились. Пришлось ее менять. Кстати, выбор опор при покупке – серьезная задача. Тут нужен опыт, иначе не добиться компромисса: нужны такие, у которых резина помягче, – но не настолько, чтобы сильно просела при установке мотора. **ЗР**

В десять раз дешевле

Ремонтируя «Форд-Фокус» своими руками, можно немало сэкономить, если проявить рачительность и смекалку, – в этом уверен Геннадий Емелькин.

Четырехрычажной независимой задней подвеске «Фокуса» ремонт может понадобиться после пробега 100 тыс. км. Первыми обычно разрушаются сайлент-блоки на передних концах продольных рычагов, но разборка нередко выявляет и другие дефекты. Фирменный ремонт – а он только «агрегатный», с заменой рычагов в сборе – обходится в 55–70 тыс. руб. Отдельно меняют только сайлент-блок продольного рычага, связывающий его с кузовом, – прочих шарниров нет даже в списке запчастей. Однако рука не поднимается выбрасывать исправные рычаги только из-за того, что изношены их резинки! Особо высоких технологий здесь нет – проявив смекалку, сумеете здорово сэкономить. Например, шарниры поперечных рычагов от аналогичной подвески «Мазды-3» подходят к «Фокусу» один в один, часто бывают в продаже и ценой не пугают.

В рассматриваемом нами случае у «Фокуса» тоже первыми износились сайлент-блоки продольных рычагов. Купили под замену новые (фото 1). В зависимости от фирмы-производителя и аппетита продавца, они продаются по цене 450–850 (неоригинал) или 900–1300 руб. (оригинал). Мы отдали за них по 600 руб., ведь неоригинал качеством не хуже. Как правило, те же фирмы поставляют такие изделия и на конвейеры автозаводов – конечно, с нужной маркировкой.

Ось шарнира двумя проушинами и болтами крепится к кузову, причем при разборке (фото 2) проблем нет, ведь резьба еще на конвейере защищена герметиком, исключающим коррозию. Но чтобы снять продольный рычаг, его надо отсоединить еще и от большого поперечного с шарниром возле пружины подвески (фото 3). Увы, это место так ржавеет, что узел становится неразборным, его остается только резать – в двух местах, по торцам шарнира. А заменим мы его шарниром MZAB-066 от «Мазды-3» (фото 4). Мы заранее купили парочку по 800 руб. Наконец, при осмотре подвески пришли к решению заменить и наружные шарниры малых прямых поперечных рычагов. Для этого купили пару MZAB-064 по 350 руб. Дополнитель-



Ось сайлент-блока продольного рычага – с проушинами.



Болты крепления шарнира продольного рычага вывернуты.



Большой поперечный рычаг. Наружный шарнир – возле чашки пружины.



Наружный шарнир большого поперечного рычага.



Для правильной ориентировки шарнира ставим метку.



Здесь была приварная гайка. Больше не понадобится.



Сохранить углы установки колес поможет метка.



Верхний малый поперечный рычаг – изогнутый.



Нижний малый поперечный рычаг – прямой.

но потратив 60 руб. на болты и гайки с шайбами, подвели итог – 3560 руб. Как водится у самодельщиков, сама работа бесплатная, а в сервисе пришлось бы немало отдать и за нормочасы.

Добавим для справки: если потребуется заменить сайлент-блок для верхнего (изогнутого) поперечного рычага, то можно купить MZAB-063, который стоит 400 руб. А внутренний MZAB-065 для большого поперечного рычага продается по 800 руб.

Разбирали подвеску на подъемнике. Перепиливали болты наружных шарниров больших поперечных рычагов компактной ножовкой. Можно это сделать и болгаркой или иными подобными инструментами. Головки всех болтов в подвеске, как и приварные гайки на продольном рычаге и поперечине, – одного размера, «на 15», что очень удобно. Не забудьте перед снятием продольного рычага отсоединить трос стояночного тормоза на барабанном механизме либо, на дисковом, снять суппорт и подвесить к кузову, чтобы не оторвать тормозной шланг. А ступичный узел отсоединять от продольного рычага не надо: можно ненароком обломить болты крепления цапфы.

А теперь внимание: перед выпрессовкой старого сайлент-блока маркером отметим правильное положение проушин его оси относительно рычага (фото 5), иначе резина нового шарнира будет перенапряжена и быстро разрушится. Эскизы оправок для этих операций – на рис. 1. Перед запрессовкой смажем посадочные поверхности консистентной смазкой. Если на шарнире есть буртик, осаживать до него нельзя – в гнезде рычага шарнир должен занять среднее положение.

Удаляем старую гайку, приваренную по наружной кромке к продольному рычагу: надпиливаем места сварки и головкой «на 15» просто сворачиваем их. Кстати, такая же гайка на поперечине подвески держится на трех точках сварки (фото 6), их и подпиливать не надо – проворачиваем ее до отрыва. В дальнейшем приварные гайки заменим обычными, но с фиксирующей пластиковой вставкой.

Вернемся к большому поперечному рычагу. Пассатижами или газовым ключом вырвем ржавое содержимое из наружной обоймы – и выпрессуем ее из рычага, воспользовавшись оправками по рис. 2. Здесь потребуются также дистанционные проставки длиной 28–29 мм и внутренним диаметром 38 мм – их ставим враспор между пластинами рычага, чтобы те не погнулись. Проставки мы изготовили из подходящей трубки, подпилив по месту – размер тут не строгий.

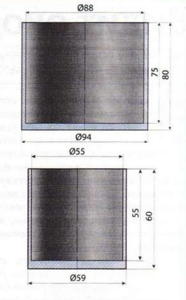
При запрессовке нового шарнира фаска на его наружной обойме должна быть направлена к пластине рычага – она поможет ему сцентрироваться. Ну а если придется менять внутренний шарнир большого поперечного рычага, сначала поставим метку (фото 7) на подрамнике и шайбе регулировочного болта, чтобы потом было легче отрегулировать углы установки колеса. Подбирая оправки, учтите, что наружный диаметр этого шарнира меньше – 33 мм.

Внутренние шарниры больших поперечных рычагов у нас оказались исправны; их не трогали – и этим сохранили углы установки колес.

Что касается малых поперечных рычагов – изогнутого (фото 8) и прямого (фото 9), то к ним купить даже маздовские сайлент-блоки обычно сложней. Как уже сказано, нам понадобилось заменить только наружные шарниры малых прямых рычагов. При этом воспользовались оправкой по рис. 3. Если бы пришлось менять шарниры изогнутого рычага, подошли бы оправки, изображенные на рис. 2. Ну а если нет нужных сайлент-блоков, пойдем на крайнюю меру – купим рычаги «Фокуса» в сборе. Малые стоят по 1800–2800 руб., большой поперечный – до 3500–4700 руб.

Что касается болтов крепления рычагов, то мы купили отечественные M12×1,25 с классом прочности 8.8 (маркировка на шляпке болта) от автомобилей ВАЗ. В придачу – гайки с пластиковыми вставками и шайбы. В соединении продольного рычага с большим поперечным нужен болт длиной не менее 80 мм, остальные – 70 либо 60 мм. Проверяйте по месту: болт не должен за что-либо цеплять. Цены в магазинах – примерно 10 руб. за болт, 5 руб. за гайку и 5 руб. за шайбу. Как ни странно, на стихийных базарах все это дороже!

Подведем еще один итог. Случись менять даже все сайлент-блоки, это дело, с учетом разброса цен, обошлось бы примерно в 7600 руб. При покупке части рычагов в сборе – несколько дороже. Но в любом случае ремонтировать подвеску самостоятельно гораздо дешевле, чем на фирменных СТО. Даже для регулировки углов установки колес не спешите на первую встречную СТО, ведь эта услуга у официалов стоит от 2100 до 3500 руб. – разброс немалый! ЗР



1. Оправки для выпрессовки (запрессовки) сайлент-блока продольного рычага.

2. Оправки для внешнего сайлент-блока большого поперечного рычага. Дополнительно нужен болт M12 длиной 200 мм с гайкой и шайбами.



3. Оправка для сайлент-блока малого прямого поперечного рычага.



Видит око, да зуб неймет!

Как самому правильно натянуть ремень генератора «Калины» и сэкономить на сервисе, рассказывает Борис Ездаков.

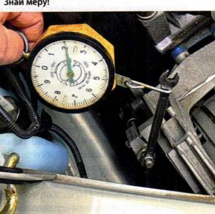
Владельцы «калин» порой сетуют на малый срок службы поликлинового ремня привода генератора. Неужто тут ему живется хуже, чем, например, в «десятке»? Генератор теперь жестко закреплен на двигателе, а натяжение ремня регулирует дополнительный ролик. Все бы ничего, вот только на живой машине доступ к ремню и ролику, мягко говоря, затруднен и верно оценить его натяжение обычными способами не удается.

Можно, конечно, пощупать рукой нижнюю ветвь ремня, но моей руке здесь тесно – как вслепую понять, насколько он натянут?! Опыт показывает: ремень чаще всего перетягивают. Из-за этого он быстро ветшает, растрескивается, сильно нагруженные подшипники генератора и ролика шумят и изнашиваются. Конечно, срок службы недотянутого ремня тоже сокращается – он излишне проскальзывает.


Привод генератора. На снятом двигателе доступ к нему отличный.

Как же объективно проконтролировать натяжение ремня? Вот мой способ. Ключом «на 19» ослабляю контргайку натяжного устройства и свинчиваю на один-два оборота. Затем надеваю на шестигранник регулировочной шпильки доработанный накидной ключ «на 8» – с углублением для крючка динамометра. Углубление сделано на расстоянии 90 мм от оси шпильки. Теперь динамометром поворачиваю ключ против часовой стрелки – если для этого понадобилась сила больше 2 кгс, ремень перетянут. В этом случае ослабляем натяжение и, переставив ключ на шпильке, натягиваем ремень, поднимая усилие до 2 кгс. Остается затянуть контргайку. Этот способ не раз проверен. Кстати, обратите внимание на кронштейн натяжного ролика: он поворачивается на двух пластмассовых втулках и, если нет хотя бы одной, ролик перекашивается (так было на моей машине). В продаже втулок не найти, поэтому мне пришлось взамен нее поставить отрезок подходящего пластикового шланга. ЗР


Приспособление готово.


Знай меру!

Не плюй в колодец

Как, меняя свечи на двигателе, не насыпать в цилиндры грязь, рассказывает Борис Ездаков.

На некоторых моторах замена свечей – сложная работа; разбирать полмашины, не имея достаточных навыков, дело рискованное. Но обычно свечи перед глазами, бери ключ и откручивай. Однако и тут есть подводные камни. К иной свече доступ неудобный, а если еще затянута туго да пригорела, недолго и сломать. Но это тема отдельная, сейчас поговорим о более простых, но важных вещах.

Резьбовое отверстие в головке при вывернутой свече, как открытая рана, куда могут попасть опасные микробы – песчинки, коих немало скапливается в колодцах свечей. Небрежно отвернешь – песочек тут же посыплется в цилиндр. Если песок попадет внутрь, владелец авто поначалу ничего не заметит – поедет как ни в чем не бывало. Но капля камень точит. После нескольких небрежных замен на зеркале гильз цилиндров появятся царапины, компрессия начнет падать, расход масла – увеличиваться, а свечи из-за нагара придется менять еще чаще, добавляя в цилиндры новые порции абразива.

Поэтому прежде, чем вывернуть свечу, стоит принять меры профилактики. Отвернем ее на два-три оборота, очистим щеткой, хорошенько продуем сжатым воздухом, капнем в резьбу немного масла или жидкости WD-40 (чтобы пригоревшей свечой понапрасну не портить резьбу в отверстии головки) и лишь после этого полностью вывинтим. Для продувки понадобится шинный насос (лучше ножной) либо компрессор с хорошей производительностью.

Если нет насоса, смочим грязь вокруг свечи густым маслом или каким-нибудь эластичным клеем, способным связать песчинки. Вывернув старую свечу, тщательно очистим резьбовое гнездо – и лишь потом вкрутим новую. При этом постараемся поглубже завернуть ее самым чутким инструментом – пальцами. И лишь в конце – свечным ключом. Спешить себе дороже, ведь срывают резьбу не потому, что алюминий головки мягкий, а из-за невнимательности. Пошла свеча с перекосом, не по резьбе, – вот и проблема!

Но лучше вовсе избавиться от песка под свечами. Советов на эту тему было немало. Вот мой вариант: от резинового шланга внутренним диаметром 18 мм и наружным 26 мм отрезал четыре уплотнительных кольца по 6 мм высотой, надел их на цилиндрические поверхности свечей ниже шестигранников – и завернул в гнезда. Кольца плотно перекрыли углубления под свечи – песку не проникнуть. Даже после поездок по мокрым проселкам в колодцах под свечами чисто. Перед тем как их вывернуть, просто щеткой сметаю с них грязь. Перегрева свечей опасаться не стоит, ведь львиная доля теплоты отводится от них в головку блока, а не в воздух.

Кстати, тепловые характеристики свечей обычно известны – годятся ли они для вашего двигателя, в хорошем магазине подскажут. А вот зазор между электродами свечи к калильному числу отношения не имеет. Он зависит от системы зажигания. Например, с маломощной контактной системой вазовской «классики» это всего 0,5–0,6 мм. Купили свечи с зазором 1 мм – уменьшите его до нормы, иначе перебоев в работе мотора не избежать. А какой зазор нужен для вашего авто, ответит руководство по эксплуатации автомобиля или дилер. **ЗР**



Резиновое кольцо плотно сидит на свече. Температуры не боится – проверено!

Уплотнения надежны. Если нужно вывернуть свечи, просто стряхнем с них песок.



Зазорная тема

В ГРМ немало загадок. Виктор Слесарев знает правильные ответы.

Кому-то, чтобы считать себя настоящим автомобилистом, достаточно запомнить, где на машине лючок бензобака. Но есть и те, кому хочется знать больше. Сегодня поговорим о газораспределительном механизме, самом простом, без автоматических компенсаторов зазоров – его периодически приходится регулировать. Дело, в общем, нехитрое, но есть в нем подводные камни, не ведая о которых затевать эту работу рискованно.

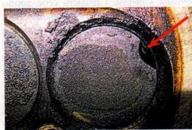
Детали ГРМ – из разных материалов, да и нагреты при работе двигателя неодинаково. Поэтому зазоры в приводе ГРМ при работе двигателя во много раз меньше, чем при регулировке. Например, там, где на холодном было 0,35 мм, на горячем останется всего 0,01 мм. И хорошо, если останется! Стоит чуть «пережать» клапан при регулировке – и на прогретом двигателе зазор может вовсе исчезнуть. Тарелка клапана перестанет гарантированно садиться на седло – и прогорит. Чрезмерный же зазор будет раздражать своим стрекотом и чреват повышенным износом ГРМ. Регулировка должна быть ювелирной!

Разумеется, у каждого типа двигателя свои зазоры. Как правило, ручную регулировку рекомендуют делать при температуре 15…25°С – как на конвейере. Это уменьшает риск ошибки.

ШИРЕ ЩЕЛЬ!

Перед вами схема привода ГРМ. Примем размер А равным 128 мм при температуре 20°С. При нагреве до 100°С он вырастет на 0,25 мм (температурный коэффициент линейного расширения алюминия – около 0,000024 град$^{-1}$). Зазор при регулировке выпускного клапана DE = 0,35 мм. После нагрева головки точка Е поднимется не на 0,25 мм, а примерно на пару «соток» меньше – из-за расширения кулачка. В итоге размер С увеличится со 110,35 примерно до 110,58 мм.

Выпускной клапан сильно нагрет, причем в 110-миллиметровой группе деталей В температуры распределены неравномерно. Тарелка может светиться красным – тут градусов 800 и выше. Стержень в выпускном канале почти так же горяч, но ближе к втулке интенсивно охлаждается, а под толкателем у него всего градусов 100–120. Изучать это в тонкостях не будем – условимся в прикидочном расчете, что средняя по длине температура равна 450°С. Хотя температурный коэффициент удлинения стали вдвое меньше, чем у алюминия, размер В вырастет со 110 до 110,56 мм. Значит, на работающем двигате-



Выпускной клапан был зажат, отчего и разрушилась тарелка.

Выпускные клапаны со следами перегрева, головка деформирована.



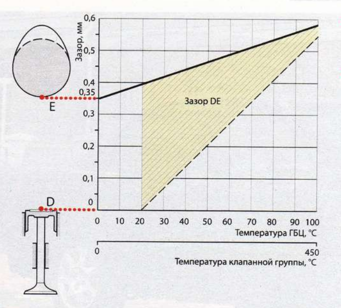
Если пружина клапана села или сломалась, он закрывается медленней, не успевает уйти от приближающегося поршня и может согнуться.



Это результат того, что клапан заело в направляющей втулке: сломан стержень, разрушен поршень.

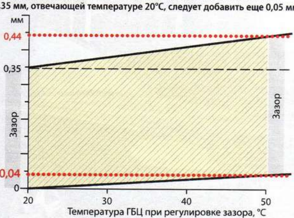


Влияние нагрева деталей на зазоры в ГРМ определяется ростом размеров А, В и С. В нашем примере А = 128 мм, В = 110 мм, С = 110,35 мм. Каждый из них увеличится в соответствии с изменением температуры и характеристиками материалов, установленный при регулировке зазор уменьшится до рабочего значения.



При прогреве двигателя от 20 до 100°С зазор 0,35 мм, установленный при регулировке ГРМ, уменьшается более чем в десять раз. В случае перегрева двигателя и его ГРМ зазор может исчезнуть, что станет причиной поломки.

При регулировке зазора на теплом (50°С) двигателе к величине 0,35 мм, отвечающей температуре 20°С, следует добавить еще 0,05 мм.



ле зазор DE уменьшится до величины 110,58 – 110,56 = 0,02 мм, что и показано на рисунке. Но не сочтите это инструкцией – ведь мы «назначали» температуры очень вольно.

При сжатии и рабочем ходе клапаны должны гарантированно садиться в седла, поэтому зазоры в ГРМ не зажимают до нуля. О том, что это случалось, говорят потертости на круглом затылке кулачка. Так, некоторые считают, что при слишком поспешном старте машины после пуска в мороз головка блока прогревается медленней клапанов – и сама кратковременно их «зажимает». Холодным клапанам это ничем не грозит.

Регулировка зазоров «по минимуму» опасна: мотор может услаждать слух мягкой работой, но боится даже легкого перегрева. Прикиньте: уже при регулировочном зазоре 0,33 мм есть риск зажать клапан, особенно если температуры будут еще выше.

Охлаждение выпускного клапана, – непростая задача. Когда он открыт, тарелку и нижнюю часть стержня омывают раскаленные газы. Пока тарелка плотно садится в седло, она отдает ему немало своей теплоты, ведь большую часть времени клапан закрыт. Остальная достается направляющей втулке, маслоотражателю, толкателю и другим деталям привода. Но если зазоры занижены, клапан, начав перегреваться, выберет их до нуля. Рабочая кромка начнет обгорать. Мощного процесса эрозии даже жаростойкие наплавки не выдерживают. Такие ошибки в регулировках ведут к повреждению мотора.

Кстати, первому пуску холодного мотора заниженные зазоры не мешают – в это время компрессия в норме. Но в рабочем режиме клапан начнет обгорать, на пониженных оборотах возникнут перебои, но при их росте потери меньше – цилиндр кое-как работает. При этих симптомах мотор надо немедленно ремонтировать, иначе одной заменой клапана не отделаетесь.

Завышать зазоры тоже не следует: мощность падает, расход топлива и масла растет, а сильный стук клапанов означает, что клапан отскакивает от седла, вибрирует, превращает кулачок в граненый, отчего износ ГРМ еще сильней.

Если температура головки блока отличается от «комнатной» градусов на десять и больше, что бывает при ускоренной регулировке не совсем остывшего двигателя, температуру непрерывно контролируют. Например, при 50°С по сравнению с 20°С клапан с его деталями удлинится меньше, чем головка блока, примерно на 0,05 мм. Настолько больше должен быть и установочный зазор – вместо 0,35 мм потребуется 0,40 мм. Занявшись двигателем, находившимся долго в промороженном гараже, тоже не забудьте о поправках. Пренебречь ими – серьезная ошибка. **ЗР**



В цветах радуги

Спектр неисправностей «КИА-Спектра» рассматривал сквозь призму статистики Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

КАЖДЫЙ автомобиль имеет недостатки, «Спектра» не исключение. Зная о них, легче выбрать на вторичном рынке приличный экземпляр и проще содержать его затем в ходе эксплуатации.

Цены на трехлетние экземпляры с механикой – от 230 тыс. руб., с автоматом – от 260 тыс. Удивительно, но шестилетние авто лишь немногим дешевле – от 220 и 250 тыс. руб. соответственно. Очевидно, модель пользуется спросом. А вот среди угонщиков «спектры» непопулярны. Тем не менее многие новоиспеченные владельцы спешат поставить дополнительную сигнализацию.

ОХОТНИК за легкой наживой – установщик сигнализаций, наспех вжививший чужеродную электронику в штатную проводку, может подложить вам свинью. И дело не только в небрежных скрутках проводов, которые быстро окисляются и приводят к сбоям в работе самой сигнализации и топливного насоса (его цепь блокируют чаще всего). Не терпит халтуры блок салонной электроники. Подключившись к нему кое-как, например, чтобы задействовать функцию автоматического подъема стекол, можно сжечь сам блок. Если это случилось после истечения гарантии на установку, то менять его предстоит за свой счет – 5 тыс. руб. убытка.

Коммутационный блок, что стоит под капотом, нередко начинает капризничать после 100 тыс. км – слабеет хватка наконечников силовых контактов, отчего они перегреваются и подгорают. При первых сбоях, скажем, в цепи обогрева заднего стекла или прикуривателя снимите блок, разберите его и подожмите контакты-«мамы» на концах токоведущих пластин. Такого ремонта хватает надолго – проверено. Если запустите болезнь, прибор со сгоревшими дорожками придется менять.

ЖЕЛАЕТ ли фирма КИА таким образом подчеркнуть надежность механических трансмиссий, доподлинно не известно, но с поставляемыми из Кореи автоматическими коробками передач в последнее время ну просто беда. Быва-



Основная претензия к эргономике: запрокинутая подушка сиденья затрудняет работу педалью сцепления, а продублированную в милях шкалу спидометра читать неудобно.



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2000** год. Париж. Дебют «КИА-Сефия III», получившей имя «Спектра» для корейского рынка. Кузов: седан. Двигатели (все бензиновые, Р4): 1,5 л, 65 кВт/88 л.с. или 79 кВт/108 л.с. (отличия в настройках); 1,6 л, 74 кВт/101 л.с. или 85 кВт/116 л.с. (отличия в настройках); 1,8 л, 84 кВт/114 л.с. или 91 кВт/125 л.с. (отличия в настройках); 2,0 л, 101 кВт/138 л.с. Привод передний, М5 или А4.
- **2001** год. Незначительный фейслифтинг.
- **2004** год. В Детройте представлены седан и хэтчбек для американского рынка. Крэш-тест IIHS: отмечен неудовлетворительный уровень безопасности – датчики на манекенах зафиксировали значительные перегрузки, кузов во многих местах разошелся по швам. Сборка опытно-промышленной партии машин в России на заводе в Ижевске.
- **2005** год. Повторный крэш-тест IIHS: уровень безопасности признан достаточным. Рестайлинг: изменились решетка радиатора, бамперы, оптика, задняя панель. Начало промышленной сборки модели с двигателем 1,6 л, 101 л.с. в Ижевске.
- **2006** год. В Корее модель снята с производства.
- **2009** год. Дальнейшая сборка авто в России под вопросом из-за высокой цены машинокомплектов, поставляемых из Кореи.

ет, разваливается муфта переднего хода, тогда машина просто не едет. Частенько воют планетарные ряды и изнашиваются фрикционы. Порой агрегат встает в аварийный режим, оставляя включенной третью передачу, – сбои механики в гидроблоке. В этих случаях готовьтесь к дорогостоящему ремонту. Если переключение с первой передачи на вторую стало происходить с заметной задержкой и ударом, то вам повезло. Этот дефект устраняют регулировкой штока, не разбирая коробку. Еще одно «везение» – отказ электромагнитных клапанов, ведь для их замены надо лишь снять поддон.

Дилеры, отдадим им должное, распознают болячки даже по вторичным признакам и ремонтируют коробки с закрытыми глазами. Но что толку, если нет качественных запчастей! Ходят слухи, что автомат F4AEL-K ныне собирают в Китае, отсюда, дескать, и проблемы. Посмотрим, что на это ответит представительство КИА. Пока из-за нехватки нормальных запчастей мастера вынуждены собирать один агрегат из нескольких – лишь тогда клиент покидает сервис более или менее надолго. Мораль: при покупке машины с автоматом не экономьте на диагностике!

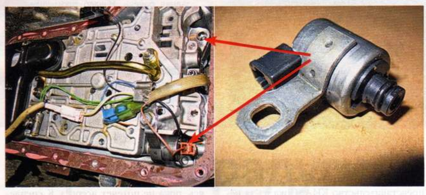
С механикой проблем куда меньше, но тоже случаются. Так, может открутиться крепеж механизма выбора передач, при этом рычаг болтается, а передачу не включишь. Порой включаешь вторую, а коробка сопротивляется и хрустит – признак кончины синхронизатора. В обоих случаях без ремонта агрегата не обойтись, но по сравнению с починкой автомата это копейки. Бывает, подтекают сальники приводов или штока переключения передач – с этим, как правило, можно ездить еще 20–30 тыс. км, регулярно контролируя уровень масла по щупу и дожидаясь, пока не потечет всерьез. К сцеплению претензий нет, 120–130 тыс. км оно держится.

ЗНАТЬ о том, что завод сократил срок замены ремня ГРМ с 60 до 45 тыс. км – полдела, этот регламент надо неукоснительно соблюдать. К 40 тыс. км могут заметно подвывать ролики, но до регламентной замены они, как правило, держатся. А вот с помпой – как повезет. Обычно она дотягивает до второй замены ремня, однако в последнее время качество узла заметно ухудшилось. Услышав посторонний гул в приводе, немедля установите его источник. Если это помпа, срочно меняйте, иначе, заклинив, срежет зубья ремня и, как следствие, загнет клапаны. Тогда серьезного ремонта мотора не избежать.



Объем багажника – 410 л; кроме того, спинку заднего дивана можно разложить в пропорции 40:60. Однако пользоваться отсеком надо с умом: от перегрузки пострадают задние ступицы.

Отказал электромагнитный клапан в АКП? Повезло! Ведь устранение других поломок обойдется в кругленькую сумму. Кстати, сняв поддон, проверьте, нет ли на дне мусора – первого признака скорого ремонта.



СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРА

Запчасть	Стоимость, руб.*
Крыло переднее/заднее	6200/16 500
Накладка бампера переднего/заднего	16 000/12 500
Блок-фара/фонарь	10 000/8200
Капот	14 400
Фильтры масляный/воздушный/топливный/салонный	240/600/1000/1800
Блок салонной электроники	5000
Свечи зажигания, комплект	800
Радиатор охлаждения двигателя (АКП/МКП)	15 700/11 000
Задняя ступица (тормоза дисковые/барабанные)	3670/3450
Сцепление, комплект	6260
Тормозные диски передние/задние (барабаны задние)	7000/6400 (5600)

*Скидки на запчасти до 5% при условии их замены у дилера.

Самые популярные моторы – A5D объемом 1,5 л и S6D 1,6 л (на фото). По сути, агрегаты требуют лишь регулярной замены масла и деталей привода ГРМ. VIN отмечен кружочком.



В целом двигатели довольно надежны и каких-либо сюрпризов в эксплуатации, как правило, не преподносят. Единственное, что не устраивает многих владельцев, – вялый разгон, особенно на машинах с МКП. При трогание мотор раскручивается как бы нехотя. Новая программа блока управления двигателем, которую предлагают многие официальные дилеры, лишена этого недостатка, не дает побочных эффектов на других режимах работы мотора и немного снижает расход топлива.

Следите за уровнем охлаждающей жидкости! Она может подтекать по завальцовке основного радиатора – неприятно, но полбеды. Хуже, если дал течь радиатор отопителя. Во-первых, поменять его – разобрать полсалона, а во-вторых, даже при незначительной течи откладывать ремонт себе дороже: могут пострадать блок управления двигателем или моторедуктор заслонки печки, расположенные ниже по течению. Еще больше не повезло, если потерял герметичность отопитель нового образца – такие пошли примерно с 2007 года. Там радиатор отдельно не поменяешь, только в сборе с фрагментом корпуса, отчего запчасть почти втрое дороже (15,6 против 5,8 тыс. руб.).

ГДЕ булькает при повороте руля, дилеры скажут с ходу – в обратке ГУР. Прямо в магистрали стоит жиклер, отверстие в котором зачастую выполнено очень грубо. Стоит снять облой и фаски по краям, как неприятные звуки исчезнут. Остальные проблемы в рулевом механизме нетипичны и носят случайный характер. Рейка течет редко, наконечники служат долго.

Нет особых претензий и к подвескам. Спереди через 40–50 тыс. км меняем стойки стабилизатора – типичный расходник для многих авто. Бывает, стучат амортизаторы – проверьте затяжку гаек штоков, которые порой удается подтянуть чуть ли не на пол-оборота. Сами амортизаторы неплохо переносят тяготы и лишения, достающиеся им от колдобин наших дорог. Шаровые опоры, сайлент-блоки и втулки стабилизатора тоже держатся молодцом и редко требуют замены до 150 тыс. км.

Слабое звено – ступичные подшипники задних колес, представляющие со ступицей единое целое. Особенно плохо они переносят нагрузки, вызванные установкой легкосплавных дисков. Их вылет, как правило, меньше, чем

у штатных (колеса выпирают больше), а на большем плече усилия, естественно, возрастают. С остальными элементами задней подвески проблем, по сути, не бывает. Не забывайте только и здесь регулярно проверять углы установки колес и берегите поперечные тяги, сдавая машину задним ходом.

Передние тормозные колодки служат 30–40 тыс. км (АКП/МКП), дисков хватает на 90–120 тыс. км. Сзади могут стоять или барабанные, или дисковые механизмы, а с 2007 года – только дисковые. Барабанных колодок хватает на 90–100 тыс. км, однако это не повод до той поры о них не вспоминать – не забывайте о чистке и смазке механизма распорной планки. Иначе и ручник закиснет, и барабаны из-за глубоких бороздок менять придется. Дисковые колодки изнашиваются очень быстро – через 15–20 тыс. км. Если упустите момент, придется покупать новые диски. В обычных условиях последние весьма живучи: их ни разу не меняли по причине естественного износа даже при пробеге свыше 150 тыс. км.

СИДИТ, бывало, пассажир на заднем сиденье и горюет – не может выйти, поскольку дверь не открыть ни изнутри, ни снаружи. Одно время такой дефект был массовым – соскакивала тяга в замке. К остальной арматуре кузова, как и к нему самому, замечаний нет. Краска держится стойко, причем и у корейских, и у российских машин.

Крэш-тест «Спектры» в Европе не проводили, есть только результаты испытаний по американской методике IIHS. Она не предусматривает присвоения баллов и звездочек, однако представление об уровне безопасности модели все же дает (см. Историю модели).

ФАЗАН... Эта птичка с цветастым оперением никак не вяжется с внешностью серенькой «Спектры», зато подходит к «радужному» названию. Но техническая начинка машины, пусть не самая современная, заметных хлопот в эксплуатации не доставляет. Разумеется, если сопоставлять ее с начинкой конкурентов и помнить о том, что в этой рубрике мы не поем дифирамбов. Жаль лишь, что теплые тона спектральной палитры несколько подпорчены темно-фиолетовыми мазками капризного автомата. **ЗР**

Благодарим «Автомир» на Алексеевской» за помощь в подготовке материала.

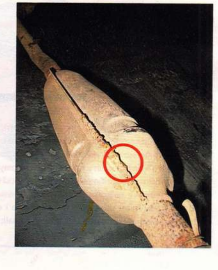


Не ждите, пока этот блок перестанет коммутировать энергоемкие цепи! Каждые 80–90 тыс. км снимайте его, разбирайте и поджимайте контакты, тогда прибор прослужит долго.



Это и есть все расходники для ходовой – передняя стойка стабилизатора да задняя ступица. Другие детали подвесок вряд ли потребуют замены до 150 тыс. км.

Резонатор старого образца нередко расходится по швам. Не спешите его менять, просто заварите шов, поскольку деталь нового образца хотя и имеет тепло- и звукоизоляцию снаружи, но бубнит заметно громче.



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика (мотор-тест)	600
Диагностика ходовой части/ тормозов	500/300
Замена масла и фильтра двигателя/при наличии защиты моторного отсека	600/790
Замена ремня ГРМ	3600
Ремонт подкапотного коммутационного блока	от 3000
Ремонт резонатора (сварка)	1500
Замена радиатора отопителя	7500
Перепрошивка блока управления двигателем	4500
Замена тормозных колодок передних/задних барабанных (дисковых)	800/1200 (800)
Регулировка углов установки колес	1500
Нормочас	1500

*Для постоянных клиентов «Автомира» – скидки до 10%.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Сумма, руб.	
	1,6 МКП	1,6 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	281 000	308 000
Стоимость ТО за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	79 600	79 000
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Радиатор охлаждения двигателя	12 200	16 900
Помпа	5200	
Стойки стабилизатора передней подвески (две замены)	6300	
Сцепление	13 200	–
Ремонт АКП	–	70 000
Тормозные диски и колодки передние	9700	
Колодки передние (три замены)	7500	
Тормозные барабаны и колодки задние	8700	
ИТОГО	423 400	511 300
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	250 000	262 000
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто за вычетом его продажи)**	173 400	249 300
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,5	11,2
Расходы на топливо (А92, 17 руб./л)	133 875	142 800
Стоимость 1 км пробега***	4,0	5,0
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Радиатор отопителя старого образца	13 300	
Ремонт подкапотного коммутационного блока	от 3000	
Задняя ступица	4480	
Ремонт МКП	от 7000	–

*Цены на май 2009 года. **Без учета инфляции и ДТП. ***С учетом расходов на топливо.

Порочный круг

За ответ на задачу № 17 «Кризисный конь» Игорь Ченакин из Ростовской области получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GN-C 430) в комплекте с кардридером Microsonic. Подробности на сайте: www.r-i-c.ru.





Напомним, что огорчило героя задачи № 17. Сохранив на передней оси «четверки» шины 165/70R13, на заднюю он поставил М-145 от 412-го «Москвича», размером 6,45×13, – и машина потеряла устойчивость, начала «плавать» по дороге. Охотник проверил все, что мог, неполадок не обнаружил – и, не понимая причины такого поведения автомобиля, обратился за помощью к знатокам.

Вот самые лаконичные ответы: *«О чем говорить, когда шины нештатные!»* или *«Посоветуйте чукче поставить нормальные шины и не задавать глупых вопросов»*. Вот как бывает: умный знает ответ, но поделиться не хочет! Впрочем, писем от тех, кто пытался копнуть глубже, мы получили куда больше. Например: *«Шина М-145 с диагональным каркасом – вроде надутого резинового бублика, у нее отношение высоты профиля к ширине почти один к одному…»*, *«Статический радиус этой шины примерно на 22 мм больше, чем у радиальной 165/70R13, из-за чего приподнимается задок кузова»*. Ссылаясь на эти факты, люди выносят вердикт: *«Кастер – угол продольного наклона оси поворота управляемых колес – уменьшается почти до отрицательного, эффект их стабилизации исчезает»*. Так ли? Если заднюю ось поднять на 22 мм, то при колесной базе 2424 мм кузов наклонится вперед на полградуса. Но для вазовской «классики» допускается значение кастера от 2,5 до 5 градусов – очень просторный допуск! Многие приподнимали кузов проставками, и при штатных шинах особых проблем не возникало. Потери устойчивости, как у чукотского передовика, не было.

Хорошая курсовая устойчивость машины – это ее способность сохранять заданную траекторию при воздействии порывов ветра, толчков от неровностей дороги и т. д. Эти качества во многом зависят от деформации шин. На повороте шина катится по дороге не в плоскости вращения, а под некоторым углом к ней – с боковым уводом. Процитируем победителя: *«Усилия, приложенные в поперечном направлении, вызывают упругую деформацию шины и смещение пятна ее контакта с дорогой, причем каждая последующая точка соприкосновения лежит дальше от центра поворота, чем предыдущая»*.

Боковой увод зависит от особенностей шины. У радиальной, в отличие от диагональных, очень мощный брекер – силовой пояс под протектором, часто металлокордный, который отвечает за правильную работу коронной части протектора. Вообразите в основании протектора гибкую стальную ленту, свернутую в виде обода. С нею контакт шины с покрытием отличный, но в горизонтальной плоскости эта лента почти не деформируется. Силовой набор брекера напоминает сетку из перекрещивающихся стальных тросиков – это, конечно, не сплошная стальная полоса, но работает почти так же. А вот протектор диагональных шин при боковых нагрузках легко сминается в плоскости дороги – увод в разы (!) сильнее, чем у радиальных.

Если боковой увод передних и задних шин одинаковый (например, они штатные радиальные), то автомобиль устойчив, у него нейтральная (или близкая к ней) поворачиваемость. Управление на повороте – оптимальное. В движении по прямой при ровном боковом ветре автомобиль может постепенно смещаться, но это легко парировать рулем.

Иная ситуация, когда на передней оси радиальные, а на задней – диагональные шины! Получаем избыточную поворачиваемость. На любое воздействие извне – порыв бокового ветра, толчок на бугорке дороги и т. п. – машина отвечает стремлением загнуть едва возникшую траекторию еще круче – и навстречу источнику боковой силы! Вот это уже беда. Дело в том, что к боковой силе (например, вызванной ветром) на новой траектории добавляется центробежная сила. Вместе они создают порочный круг: увод все больше, траектория круче, центробежная сила растет... Вовремя не вмешаешься – жди заноса. Машина неустойчива, при повороте руля в другую сторону она такая же нервная.

Другой вариант – поставить М-145 на передок, а радиальные шины сзади. В этом случае машина стремится распрямить траекторию движения – для прохождения любого поворота приходится «добавлять руля». У нее недостаточная поворачиваемость, что в общем случае водителя мало напрягает – вряд ли большинству из нас нужна такая острота управления, как в формуле 1. Запас устойчивости отменный. Так, при порыве ветра машина отклоняется «под ветер» – и возникшая центробежная сила уже не складывается с силой ветра, а вычитается из нее. Такой вариант и рекомендует победитель конкурса: «»Машина обретет недостаточную поворачиваемость («руль длинный») – и свернуть ее с курса сложнее«». Действительно, если других шин нет, это решение самое верное.

Итак, всем спасибо, а Игоря Ченакина поздравляем с победой! **ЗР**

ЗАДАЧА № 20

ВОСПИТАНИЕ РЕМНЕМ

«Ночью на таежной трассе подвела «девятка»: с ремня ГРМ срезало штук пятнадцать зубьев подряд. Что делать? До леспромхоза рукой подать – полсотни километров. Добрался бы на попутке, но ждать ее в тех краях можно и сутки, и двое. Тут вспомнилась чья-то байка на эту тему. Стало самому любопытно – я же ничего не теряю, так почему бы не попробовать? И получилось! Осторожно завел мотор, тронулся… И дотянул-таки до дома. Что скажете, умельцы?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 сентября 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

В этом номере отмечены два совета. За схему проверки свечей накаливания на дизельном двигателе Леонид Сацура из Гомеля (Белоруссия) получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку (подробности на сайте VGUSEV.INFO). Петр Торичный из деревни Артемки Московской области за способ доработки крепления воздушного фильтра получает от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC по своему выбору.





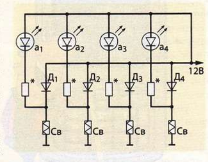




Л. САЦУРА

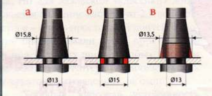
Непросто проверить **свечи накаливания** в дизельных двигателях. В моем «Фольксвагене-Джетта 2» пользуюсь показанным устройством. Чтобы обнаружить перегоревшую свечу и не сажать попусту батарею, я добавил в штатную схему четыре силовых диода и четыре светодиода. Включаю питание: если светодиоды горят, свечи исправны. Какой-то погас – свеча неисправна. Диоды рассчитаны на ток 20 А. Падение напряжения на них составляет 1,2 В, поэтому перенакал свечей исключен. Провод, соединяющий диод и свечу, – медный изолированный одножильный диаметром не менее 1,5 мм. Диоды собраны на стеклотекстолитовой пластине, закрепленной на крышке двигателя.

Св – свечи; $Д_1...Д_4$ – диоды на 20 А; $а_1...а_4$ – светодиоды АЛ102.



П. ТОРИЧНЫЙ

На «десятке» **корпус воздушного фильтра** крепится к кузовным деталям через резиновые амортизаторы, которые довольно просто демонтировать, выдернув из гнезд, но сложно без надлежащих приспособлений поставить обратно. Причина банальна: максимальный диаметр конуса около 15,8 мм – почти на 3 мм больше отверстия в пластмассовом корпусе фильтра (а). Предлагаю два варианта решения проблемы. Самый простой – отверстие в пластмассовом корпусе рассверливаем до 15 мм (б). Правда, получится крепление с зазорами. Другой вариант таков: острым ножом срезаем с конуса лишнюю резину, оставив основание, по диаметру на 0,5 мм большее, чем отверстие в пластмассе (в). При монтаже сначала устанавливаем амортизаторы на кузов, затем вводим конусы в отверстия корпуса фильтра – и вытягиваем плоскогубцами. Смазка не требуется.



Ф. ГАЛЕЕВ, Башкортостан, Туймазы

Лишенные обивки **стенки багажника** автомобилей «Рено-Логан» и «Символ» при перевозке твердых предметов царапаются и быстро теряют опрятный вид. Между тем защитить их совсем не трудно. Для этой цели отлично подходит автомобильная шумоизоляция, которую накладываем на поверхность стенки, используя промышленный фен. После остывания материал по своим свойствам подобен прочной пластмассе.

А. БАНОВ, Самара

Если **плавают обороты холостого хода** или при сбросе газа двигатель глохнет, скорее всего, отказал регулятор холостого хода. Чтобы в этой ситуации доехать до места, действуем так: в момент, когда обороты двигателя упали, но еще устойчивы, отключаем электрический разъем регулятора холостого хода. Его игла зафиксируется в этом положении, сечение воздушного канала холостого хода и соответствующие обороты стабилизируются на приемлемом уровне.

От отдела эксплуатации ЗР.

Не считайте, что, проделав это, автомобиль можно нормально эксплуатировать! После выключения двигателя байпасный воздушный канал, обеспечивающий холостой ход, останется приоткрытым, что может затруднить или даже исключить пуск остывшего мотора. Придется повторять манипуляции с разъемом.

Ю. СОРОКИН, Череповец

Во время путешествия решил подтянуть **винт крепления датчика** положения коленвала (двигатель ВАЗ-2111), а он неожиданно обломился. Без разборки обломок не высверлить. Тогда поставил датчик на клей – и доехал без приключений.

От отдела эксплуатации ЗР.

Как показал опыт, датчик положения коленвала действительно можно закрепить клеем, например «холодной сваркой». Но при последующей замене датчика слой клея порой непросто удалить, поэтому работать с ним надо аккуратно.

А. ШЕСТАКОВ, Свердловская обл.

На ВАЗ-2109 **стала плохо включаться задняя передача**. Оказалось, сломана пружина в механизме выбора передач. Не найдя нужной в магазине, я обнаружил достойный заменитель в пробке радиатора системы охлаждения «Жигулей». Диаметр и длина этой пружины подходящие, механизм с нею работает отлично.

О. ДЮБАНОВ, Республика Хакасия

При смене **колодок дискового тормоза** необходимо утопить поршень в тело рабочего цилиндра. Сделать это быстро и без чрезмерных усилий поможет обыкновенная столярная струбцина. Прокладкой между ее губкой и поршнем послужит, например, старая тормозная колодка.

Перевод с корейского

Клуб владельцев автомобилей «Хёндай-Элантра» был создан в 2004 году; более 11 000 пользователей оставили на клубном сайте 330 000 сообщений, относящихся к 18 000 тем. Адрес в Интернете: www.elantraclub.ru. Советы клуба прислал его модератор Михаил Полтев (на форуме – Mikl Po).



Многие участники форума недовольны дилерским обслуживанием. Например, после замены топливного фильтра заднее сиденье нередко требует химчистки: его демонтируют для доступа к бензонасосу (фильтр в нем) и попутно сажают пятна грязи. А между тем поменять элемент несложно самому (см. фото).

Сняв подушку, подковыриваем лючок в полу – он держится на мастике. Счистив грязь, отсоединяем все коммуникации, идущие к насосу, и откручиваем гайку крепления. Чтобы та пошла легче, обстучим ее молотком через деревянную проставку. Теперь аккуратно вынимаем насос из бака, помня о поплавке: рычаг его торчит далеко в сторону – можно запросто погнуть. Слив топливо из насоса, приступаем к разборке. Отжав защелки, отделяем стакан с поплавком и контейнер с фильтром от крышки насоса. Далее снимаем рампу: не потеряйте уплотнительные манжетки! Отсоединив колодку проводки от крышки и моторчика насоса, снимаем шланг с обратного клапана и сам клапан. Теперь отводим три прижима, вынимаем фильтр из контейнера и снимаем стаканчики, под которыми стоят манжеты. Переставив их на новый элемент – сперва резиновую, потом пластиковую и затем вторую резиновую, – фиксируем их, защелкнув стаканчик.

Дальнейшая сборка – в обратном порядке. Перед затяжкой гайки насоса смажьте резьбу консистентной смазкой – будет легче отвернуть ее при необходимости. Вся работа занимает около 40 минут, цена картриджа фильтра – 924 рубля. Теперь, как пишут на форуме, если кого и винить в небрежной сборке, пятнах на обивке и царапинах на кузове, то лишь свое отражение в зеркале.

Если замена топливного фильтра кому-то покажется сложной, то с салонным справится и ребенок. Открыв бардачок, вынимаем два буфера по краям лотка и опускаем его вниз. Открутив два самореза, снимаем скобу-фиксатор и лючок, поддев две защелки снизу. Вынимаем из гнезда старый фильтр, а новый устанавливаем таким образом, чтобы стрелка на нем указывала вниз. Пять минут работы и 400 рублей экономии – во столько дилеры оценивают эту операцию! При каждой замене фильтра продезинфицируйте испаритель: на нем скапливаются бактерии. На форуме советуют использовать пенный очиститель SP 5152 с насадкой и освежитель SP 5150. На одну обработку уходит примерно по полбаллона; средства распыляем в отверстие лючка под фильтр, включив на 15 минут кондиционер в режиме рециркуляции (все окна должны быть закрыты!).

Появился хруст при повороте руля? Скорее всего, дело в кардане; поменять его сможете за 20–25 минут. Ключом «на 12» откручиваем нижний болт у рулевой рейки, затем верхний – у вала. Прежде чем снять старую деталь, нанесите на ней метки, например, маркером, чтобы новую установить так же. Теперь, сдвинув по шлицам половинки карданного вала, освобождаем верхнее крепление, затем нижнее и, действуя в обратной последовательности, устанавливаем новый кардан. Шлицы на нем еще не разработаны, поэтому при установке надо приложить некоторое усилие. Если спицы руля оказались смещены, переставляем верхнее крепление кардана на зуб по шлицам и окончательно затягиваем крепеж моментом 20 Н·м.

На форуме советуют ввести в иммобилайзер свой пароль, а для этого – наведаться к ближайшему дилеру. Подключив Hi-Scan, активируем режим Limp Home Mode (разрешение на альтернативный пуск), при этом включается режим ввода пароля. Просим сервисмена отвернуться, вводим на клавиатуре прибора пароль (любые четыре цифры от 1 до 9), после чего подтверждаем его. Теперь, если иммобилайзер вдруг откажет вдали от цивилизации, известив об этом миганием лампочки при вставленном ключе (такие случаи были), сможете завести машину, введя пароль. Цифра 1 соответствует однократному кратковременному включению зажигания, 2 – двукратному и т. д. Пауза между цифрами (зажигание выключено) должна быть от 3 до 10 секунд. После введения пароля дается 30 секунд на пуск двигателя. Есть и другой плюс: при потере ключей или поломке транспондеров не придется покупать новый контроллер (цена – около 21 000 рублей), нужно просто запрограммировать новые ключи (до четырех штук), ведь в памяти контроллера есть информация о кодовой комбинации личинок. Если же иммобилайзер не был запаролен, проделать это не удастся. ЗР



Топливный насос машин до рестайлинга немного другой, но общее правило при разборке неизменно: нужна аккуратность.



Работая в тепле, уменьшим шанс сломать защелки, на которых держится вся конструкция.



При сборке удобнее пользоваться пассатижами с разводными губками (в народе именуются «коброй»). По окончании проверяем, все ли защелки вошли на место.



Должникам не скрыться

Инспекторам ГАИ вменили в обязанность выявлять тех, кто не уплатил штраф за нарушение ПДД. Таких, оказывается, хватает. О том, как в наши дни находят должников, рассказывают принявшие участие в совместном рейде судебных приставов и сотрудников дорожно-патрульной службы в Подмосковье Сергей Смирнов и Георгий Садков (фото).

Тем, кто посчитает это обузой для ГАИ, не ее делом, можно посочувствовать: не ощутили они масштабов угрозы на наших дорогах. Неотвратимость наказания за нарушения правил не случайно относят к числу главных гарантов безопасности движения. Нарушил, создал затор, стал причиной ДТП – отвечай по всей строгости, в том числе рублем, а то и имуществом. Неизбежность расплаты – цель таких рейдов. В Московской области водители о них уже наслышаны и, надо думать, делают выводы.

...Пост ДПС в Красногорске. Раннее утро, милиционеры, судебные приставы и налоговики готовятся ловить должников. Рядом с будкой ГАИ уже соорудили мобильное рабочее место – стол и пара ноутбуков. Судебные приставы настраивают компьютеры, проверяют, как функционирует база данных по неплательщикам. Все на законных основаниях! Взаимодействие судебных приставов и сотрудников ГИБДД определено межведомственным соглашением, к тому же закон позволяет судебным приставам исполнять свои обязанности не только по месту жительства должника, но и по месту нахождения его имущества, а значит, и на дороге.

Интересуюсь: в чем смысл подобных рейдов? Почему нельзя взыскать штраф обычным путем – вызвать должников, найти их деньги и имущество, в конце концов, наложить запрет на выезд за границу?

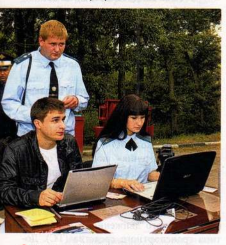
– Все не так просто, – поясняет судебный пристав. – Затраты на одно исполнительное производство – примерно 400 рублей, а сумма большинства административных штрафов, про которые «забывают» водители, – в пределах 300 рублей. Выходит, чтобы исполнить постановление, приходится потратить больше, чем поступит в бюджет.

– Но как инспектор ДПС сможет вычислить должника за рулем? У вас что, общие базы? – не отстаю я от пристава.

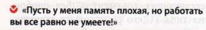
– Нет, пока работаем по своей. Насколько мне известно, переговоры



На должников охотятся в «ручном» режиме. Компьютерная программа, которая будет работать в автоматизированной системе «Поток», пока в разработке.



Погасить долг можно на месте, правда, с надбавкой – судебные приставы возьмут процент за «сервис».



«Пусть у меня память плохая, но работать вы все равно не умеете!»



об обмене данными идут, вроде разрабатывают единую программу, которая будет установлена на компьютеры патрульных автомобилей и мобильных станций системы «Поток». Инспектор тогда сразу сможет распознать должников среди водителей.

Однако это в планах, а сегодня вся надежда на того, кто несет службу с полосатым жезлом в руке. Инспектор ГАИ взмахивает им и останавливает первый автомобиль с подмосковным номером. Проверяет документы, а в это время приставы уже приступили к работе: по своему компьютеру пробивают владельца. И сразу – попадание!

– За вами числится неоплаченный штраф. Предлагаем заплатить на месте, в противном случае придется арестовывать имущество.

Водитель даже не пытается возражать. Пять минут – и в его руках квитанция, а информация о погашении долга – в базе данных.

– Почему же не оплатили штраф? Неужели за 30 дней не нашли времени?

– Да не получилось. И потом, если честно, надеялся, что про меня забудут... А заплатить вам – так даже удобнее, – добавил он, – не нужно банк искать и в очередях стоять. За такой сервис и переплатить не жалко.

Переплатить пришлось. По закону, если штраф не погашен в срок, к нему плюсуют исполнительный сбор – 7-процентный.

У меня еще вопрос: а если у штрафника с собой не оказалось бы нужной суммы?

– В этом случае накладываем арест на имущество, – отвечает пристав. – Обычно это мобильный телефон или другая ценная вещь. Если в течение десяти дней штраф оплачивают, арестованное имущество возвращаем. Обычно долг гасят за день-два.

Следующий попавший в наши «сети» провинившийся признался, что месяца четыре назад был наказан за превышение скорости, но штраф до сих пор не уплатил. Тоже забыл. Сейчас погасить долг на месте не смог: в кошельке не хватило наличных. Пришлось расстаться с мобильным телефоном.

– Сам виноват, – резюмировал водитель. – Теперь умнее буду!

В следующие два часа инспектор ГАИ время от времени останавливал автомобили, выбирая «жертву» по только ему известным признакам. Водителей пробивали по базе... и отпускали, пожелав счастливого пути. Приставы даже удивились: обычно неплательщиков куда больше.

– Бывает, за день до 20 тысяч рублей удается собрать, – рассказал один из них. – Сегодня значительно меньше, да не беда, мы ведь еще и воспитываем: вряд ли кто-то из тех, кого остановили, не сделает для себя выводы. И другим расскажет.

Так-то оно так, но все же закрались сомнения насчет эффективности акции. Столько отвлекли государственных людей, а «улов» мизерный. Но можно ли ждать большего, если охотиться на должников методом тыка – выдергивая из потока случайные авто...

Тем временем к гаишникам и приставам попал агрессивный товарищ. Когда услышал, что на нем висит неоплаченный штраф в 700 рублей, наотрез отказался платить на месте. Только узнав, что отберут телефон, согласился. Да вот нужной суммы (749 рублей с учетом сбора) не набрал. Вдруг хлопнул себя по лбу, достал бумажник, порылся в нем и извлек... оплаченную квитанцию!

Интересуюсь у пристава: почему в базе его службы не оказалось информации об уплате штрафа?

– Он погасил долг уже после того, как мы направили ему требование. А квитанцию не представил, вот и числится как неплательщик.

Это объяснение – повод вернуться к вышеупомянутому методу тыка. Стоит ли сейчас затевать подобные акции, если в стране нет единой базы данных по нарушениям и нарушителям? Мировой опыт свидетельствует: без нее невозможно внедрить в общественное сознание идею неотвратимости наказания за отступления от правил. До подведения итогов широко разрекламированной программы «Безопасность дорожного движения в 2006–2012 годах», предусматривающей сокращение числа погибших в ДТП в полтора раза, осталось совсем немного. И, говоря о единой базе данных, будем помнить об этом. Ну а пока нет «единого и целого», не станем пренебрегать частным – такими как совместные рейды автоинспекторов и судебных приставов. Об их эффективности свидетельствуют данные, приведенные главным судебным приставом Московской области Владимиром Щепотиным: с начала 2009 года сотрудники его ведомства исполнили почти 67 тысяч производств по неоплаченным штрафам (при этом собрано около 22 миллионов рублей!). Часть из них имеет прямое отношение к профилактике аварий и происшествий на наших дорогах. ЗР



На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

1 Можно ли в темное время суток двигаться в населенном пункте на освещенном участке дороги с включенными ближним светом фар и противотуманками? Разрешено ли использовать противотуманки вместо ближнего света в светлое время при движении вне населенных пунктов?

Андрей Гайдачук, Кемеровская обл.

Ответ на ваши вопросы дает пункт 19.4 Правил дорожного движения. Противотуманные фары можно использовать при недостаточной видимости как отдельно, так и с ближним или дальним светом фар; в темное время суток на неосвещенных участках дорог вместе с ближним или дальним светом фар; взамен ближнего света фар при движении в светлое время суток (в соответствии с пунктом 19.5 ПДД).

2 Нужна ли медсправка для прохождения технического осмотра?

Елена Артемьева, Курск

Нужна. Требование предъявлять медицинскую справку установленной формы содержится в Положении о государственном техническом осмотре автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880.

3 Имею права категории С. Могу ли я сдать экзамены на категорию В без обучения в автошколе?

Никита Никитин, Томская обл.

Такое право у вас есть. Однако имейте в виду, что в соответствии со статьей 26 федерального закона «О безопасности дорожного движения» допускают к экзаменам на получение права управления транспортными средствами категории В только тех, кто прошел подготовку (в автошколе или самостоятельно) в соответствии с программой, утвержденной Минобрнауки России 25 сентября 2008 года по согласованию с Минтрансом России и Департаментом ОБДД МВД России.

4 Правы ли сотрудники ГИБДД, оштрафовавшие меня за просроченную аптечку, а также за превышение скорости, при том что измеряли ее из движущегося навстречу автомобиля?

Николай Клименко, Тольятти

Требование о наличии в машине медицинской аптечки содержится в пункте 7.7 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения). Совершенно ясно, что речь идет об аптечке, годной к использованию. Не вижу также никаких нарушений в действиях сотрудников ГИБДД, зафиксировавших превышение вами установленной скорости движения. Современные приборы, используемые в ряде подразделений, способны измерять скорость из движущегося транспортного средства.

5 Купил кузов и двигатель от ВАЗ-2106 со свидетельством на высвободившиеся агрегаты. Однако в МРЭО ГИБДД Республики Алтай отказали в регистрации из-за отсутствия ПТС. Правомерен ли отказ? Как мне зарегистрировать автомобиль и получить ПТС?

Денис Бадакин

Фактически вы изготовили полнокомплектное транспортное средство, которое в соответствии со статьей 15 федерального закона «О безопасности дорожного движения» подлежит обязательной сертификации. По ее результатам выдается документ, удостоверяющий соответствие автомобиля установленным требованиям безопасности дорожного движения, – одобрение типа транспортного средства (ТС). Допуск ТС к участию в дорожном движении производится путем его регистрации в Госавтоинспекции и выдачи соответствующих документов. Без одобрения типа ТС его регистрация запрещена. Отсюда следует: чтобы зарегистрировать изготовленный вами автомобиль, необходимо сначала сертифицировать его в уполномоченной на то организации.

6 При замене водительского удостоверения потребовали предъявить временный талон – якобы для того, чтобы я мог ездить с ним, пока идет оформление новых прав. Существует ли такое требование? Кроме того, предложили получить удостоверение старого образца для езды только в России. В течение какого срока действительно такое удостоверение и когда его заменяют?

Леонид Рекус, Мурманская обл.

В соответствии с приказом МВД России от 19 февраля 1999 года № 120 «Об утверждении образцов водительских удостоверений» в Российской Фе-

дерации выдают этот документ либо изготовленный типографским способом (образец № 1), либо в виде пластиковой карты (образец № 2). Правовой статус и срок действия (10 лет) в обоих случаях одинаковы, документы соответствуют требованиям Конвенции о дорожном движении 1968 года и позволяют управлять транспортным средством как на территории России, так и за ее пределами. В соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений, утвержденной приказом МВД России от 20 июля 2000 года № 782, заменить водительское удостоверение вам должны в день обращения. Если необходимы дополнительные проверки, это может занять больше времени, но в любом случае не более двух месяцев. Требование проверить «временный талон» не имеет под собой правовых оснований: на случай возможной проверки при замене водительского удостоверения заявителю выдается временное разрешение на право управления транспортными средствами соответствующих категорий.

7 Почему при возврате водительского удостоверения после окончания срока его лишения ГАИ требует уплаты всех не оплаченных ранее штрафов?

А. Самохвалов, Ростовская обл.

К сожалению, подобные факты имели место в ряде подразделений Госавтоинспекции страны. В связи с этим Департамент ОБДД МВД России направил указание № 13/5-77 от 20.04.2009 года, в котором главным государственным инспекторам безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации предписано исключить при совершении юридически значимых действий необоснованное истребование документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами. По каждому факту обращения граждан и организаций по этому поводу проводить служебные проверки с принятием к виновным мер дисциплинарной ответственности.

8 Управляю автомобилем по генеральной доверенности. Выяснилось, что ПТС утерян. Как перерегистрировать машину, если связи с собственником нет?

Сергей Поляков, Чебоксары

Если соответствующие полномочия указаны в доверенности, вы вправе обратиться в подразделение Госавтоинспекции, где зарегистрирован автомобиль, для выдачи дубликата паспорта транспортного средства. При этом согласно Правилам регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, утвержденным приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001, представлять на осмотр транспортное средство не требуется.

9 Приобрел автомобиль 1 апреля, а 3 апреля оштрафовали за езду с просроченными транзитными номерами прежнего владельца. Правы ли сотрудники ГИБДД?

Вячеслав Сава, Краснодарский край

Регистрационные знаки «Транзит» были выданы предыдущему владельцу, поэтому после перехода права собственности на автомобиль к вам утратили свою силу (независимо от срока их действия).

Поскольку новые знаки «Транзит» вам не выдали, в соответствии с Основными положениями по допуску ТС к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения вы должны были поставить автомобиль на учет в течение пяти суток после его приобретения. Учитывая, что на момент наказания указанный срок еще не истек, к ответственности вас привлекли неправомерно.

10 За год выцвели все записи в талоне техосмотра. Как быть?

Андрей Полищук, Москва

Обратитесь в подразделение Госавтоинспекции за дубликатом талона о прохождении государственного технического осмотра. При этом повторный осмотр не потребуется.

11 Снял с учета автомобиль для продажи, но вследствие возникновения непредвиденных обстоятельств не продал его. Как долго может находиться у меня снятая с учета машина, если эксплуатировать ее я не собираюсь?

А. Шаталин, Димитровград

Если вы не планируете далее эксплуатировать автомобиль, то вправе не предпринимать никаких действий в ожидании очередного покупателя. Время, в течение которого ТС, снятое с учета для продажи, может оставаться незарегистрированным, законодательно не регламентируется.

Час расплаты

Российский союз автостраховщиков по Закону об ОСАГО обязан производить выплаты автомобилистам, чьи страховые компании разорились или лишились лицензии. Между тем, собрав огромные суммы, РСА под надуманными предлогами отказывает потерпевшим. «За рулем» убедился в этом, более восьми месяцев добиваясь для своей читательницы положенной компенсации. О подробностях этой истории рассказывает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

СТОИТ ЛИ ПЕРЕЖИВАТЬ!

Став счастливой обладательницей нового «Опеля-Корса», Аня не могла нарадоваться... пока в корму ее машины не угодила «десятка» горячего восточного парня. Задок «Корсы» оказался изрядно помят. Сомнений по поводу виновника не возникало – водитель «десятки» честно записал в протоколе: «Зазевался». Переживать Анне, по мнению автоинспектора, не стоило: у виновника аварии полис ОСАГО, значит, ремонт автомобиля оплатит страховая компания.

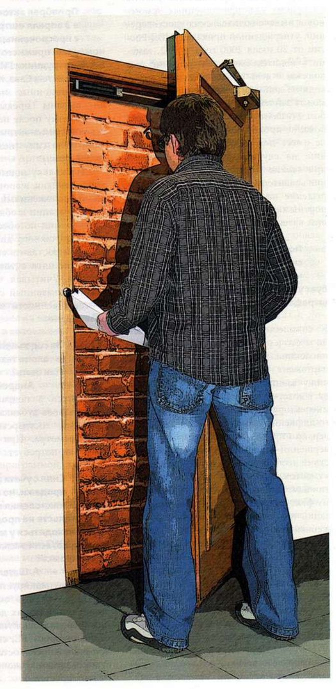
Получила в ГАИ необходимые документы и отправилась в Северо-Западную страховую компанию, выдавшую документ об ОСАГО виновнику ДТП. Перед дверью офиса толпились люди. С чего бы? Нехорошие предчувствия оправдались: у фирмы отозвали лицензию, теперь здесь не только прекратили выплаты по страховке, но даже заявлений от пострадавших не принимают.

Полагая, что деньги можно истребовать с виновника аварии, Анна отправилась в Зеленоград, по месту регистрации обидчика – Баба-Али Тагы Маилова. Увы, по указанному адресу тот не проживал, его мобильник на вызовы не отвечал.

ТЕРПИ, ПОТЕРПЕВШИЙ...

Я успокаивал Аню, когда она обратилась в редакцию: все, мол, решится скоро, а искать виновника аварии нет надобности, поскольку в случае отзыва лицензии у страховой компании Закон об ОСАГО предоставляет потерпевшему возможность получить компенсационную выплату в Российском союзе автостраховщиков, РСА; нужно только обратиться в этот союз с заявлением, приложив документы из ГАИ и отчет экспертов о стоимости ремонта... А сам про себя взвешивал: это всё по закону – а что будет на самом деле? И чтобы убедиться, как работает закон, решил дело потерпевшей Ани отследить до конца. Знать бы, как это все затянется!..

Для начала провели осмотр поврежденного автомобиля и составили калькуляцию восстановительных работ. Стоимость ремонта оказалась равной 40 тыс. рублей. Со всеми необходимыми документами Анна обратилась в РСА, и ровно через месяц пришел ответ. Нет, не с решением о выплате компенсации, а с требованием... «представить либо решение суда в отношении Северо-Западной страховой компании, либо оригинал полиса ОСАГО виновника аварии». Помилуйте! Ни в Законе об ОСАГО,



ни в правилах страхования подобного требования нет и в помине – иначе какой тогда смысл в обязательном страховании? За что платим деньги, оформляя полис ОСАГО?!

В здании РСА таких, как мы, потерпевших набилось немало, атмосфера была накаленной. На наших глазах сотрудник РСА втолковывал человеку весьма преклонного возраста, что без оригинала полиса виновника ДТП тот не вправе рассчитывать на получение денежной компенсации ущерба. Старику стало нехорошо, полез за валидолом.

– Мы с радостью выплатили бы вам компенсацию, – увещевал беднягу мастер переговоров, – но таковы требования закона. Попробуйте написать письмо виновнику, и, возможно, он предоставит вам оригинал или заверенную копию полиса. Тогда сразу пересмотрим решение.

Специалист по улаживанию конфликтов счел, что этот инцидент исчерпан, и переключился на нас – тупо повторил заученный текст. Пришлось его прервать: «В законе об этом ни слова, и у вас нет никаких оснований нам отказать!». Пояснить, на каком основании РСА установил явно противозаконное требование, уполномоченный собеседник не смог. Зато попытался объяснить, почему оно появилось: компании, которых лишают лицензии, не предоставляют, такие они сякие, информацию о заключенных ими договорах страхования. Вот РСА и не знает, был ли выдан конкретный полис ОСАГО. А если нет?

Чепуха! Но что делать – скандалить? Нас ведь не грубо послали куда подальше – мы получили отлуп, но якобы обоснованный. Не оставалось ничего другого, как составить повторное заявление от имени потерпевшей Анны. В конце концов, исследование страхового явления надо было довести до финала. Ответ пришел аж через два месяца: отказ в выплате компенсации, дескать, справедлив, поскольку... потерпевшая не представила необходимые документы. Каково!

Для получения компенсационной выплаты в случае, если ваша страховая компания прекратила деятельность, при обращении в РСА потребуются: заявление в РСА, справка о ДТП, извещение о происшествии и (если составлялись) копии административного протокола и постановления. И всё!

В РСА ЗАКОН НЕ ЧИТАН

Пришлось с РСА судиться. Мы ссылались на статью 18 Закона об ОСАГО, в которой недвусмысленно указано: если страховая выплата не может быть осуществлена вследствие отзыва у страховой компании лицензии, потерпевший имеет право на получение компенсационной выплаты у профессионального объединения страховщиков, коим и является РСА. А в следующей статье, 19-й, уточняется, что между потерпевшим и РСА в отношении компенсационных выплат действуют те же правила, что и при возмещении ущерба в обычной компании. Иначе говоря, документы для этого следует представить те же, что требуются по правилам страхования гражданской ответственности (постановление Правительства РФ № 263 от 07.05.2003 года). Ни в законе, ни в правилах страхования нет ни слова о том, что потерпевший вроде бы обязан раздобыть оригинал полиса виновника аварии или тем паче решение суда об отзыве лицензии у страховой компании. В РСА этого не знают? Свой «профильный» закон не читали? Если предположить, что в головной федеральной страховой организации настолько несведущие сотрудники, то грош им цена.

С исковым заявлением мы направились к мировому судье. Документы у нас приняли без особого удовольствия. В день рассмотрения нашего дела стало понятно почему: в списке назначенных судебных процессов истцами выступали и рядовые граждане, и страховые компании, и было их немало, а ответчик один – Российский союз автостраховщиков. Причем, как выяснилось, его представители в суде часто вовсе не посещают такие заседания, из-за чего дела надолго откладывают или переносят. Наша очередь подошла лишь через три месяца! Судья показал письменное возражение ответчика с просьбой к суду в удовлетворении наших требований отказать: «РСА не является правопреемником страховых компаний с отозванными лицензиями». Циничная ложь!

В этом же документе нашей подопечной предложили обратиться за получением страховки к временному управляющему Северо-Западной страховой компании, который находится... в Санкт-Петербурге! Издевательство, да и только! Мы платим деньги за страховку, и по закону часть их перечисляется в резервный фонд – именно для таких случаев, как у нашей потерпевшей. По закону же средствами этого фонда распоряжается РСА. Двух мнений быть не может: в этой организации явно надеются, что большинство, хотя и проклянет ее в сердцах, махнет рукой и откажется от законных денег. Но мы твердо стояли на своем, и суд вынес решение в нашу пользу.

НЕ РУБИ СУК!

Не поверю, что это творческая инициатива клерков РСА – создавать обстоятельства, при которых допропорядочные граждане со страховками вынуждены отказаться от своих собственных денег. Исполнительные вруны-демагоги, конечно же, проводят в жизнь установку своих руководителей. Но ведь речь не о заштатной конторе, а о головной организации отрасли, и не только о ее реноме, но и в целом о надежности российского института страхования. Он призван укорениться в современной автомобильной жизни и, более того, стать одной из ее опор. А чего добились управляющие этой отрасли? Об автостраховщиках нынче и в народе, и в прессе чаще отзываются так: не надежны, могут обмануть.

Но будем оптимистами. Во всяком случае, повод быть таковыми появился: руководителей РСА недавно сменили. Новым восстановить репутацию страхового дела будет непросто.

И последнее. Водителям, которые могут оказаться в ситуации отказников, советую: независимо от суммы ущерба требуйте выплаты компенсации, идите в суд – и не отступайте! Наш пример доказал, что отказ в выплате страхового возмещения далеко не всегда проистекает из требований закона, а справедливости добиться можно. **ЗР**



ЕГЭ по вождению

ГИБДД предлагает изменить порядок сдачи экзаменов, и это, как полагают, непременно повысит уровень подготовки водителей, а значит, аварий на дорогах станет меньше. Сергей Смирнов знакомился с новыми правилами проверки знаний у кандидатов в водители.

СДАЛ? НЕ СДАЛ?

Первое новшество: во всех экзаменационных подразделениях с 1 ноября 2009 года теоретические знания и практические навыки должны проверять не сотрудники ГИБДД, а только компьютер. Он беспристрастен и взяток не берет. Даже не верится, что так будет. Неужели нет ни единого варианта отступного? Читаем документ дальше: если в подразделении ГИБДД нет необходимой аппаратуры или, допустим, вся техника вышла из строя (вирус там или что-то другое), то экзамен можно принять по старинке – в форме письменного опроса, почти всюду уже давно забытого. Но не будем строги, читаем ведь не правила ФРГ или Голландии, а нашенские, российские. Понять можно!

Не менее важно, что практический экзамен для желающих получить заветные корочки теперь будет сложнее. Как и прежде, перед выездом в город придется попотеть на автодроме. Но с ноября за выкрутасами новичков предстоит следить уже не инспектору, а видеокамере с датчиками. Они-то и определят, сдал или не сдал. Трудно поверить? Согласен, площадок с таким оснащением у нас еще нигде нет и появится ли хоть несколько к ноябрю – большой вопрос.

Реализацию пункта о полной компьютеризации экзаменов отодвигают до... 2012 года.

Обнадеживает только, что в ГАИ обещают к означенному сроку оснастить экзаменационные автомобили и пункты приема экзаменов датчиками, микрофонами и камерами. Правда, в два этапа: сначала датчики и лишь потом видео. Пусть так, лишь бы поскорее исключить возможность договорных отношений с принимающими экзамены, а значит, перекрыть путь к рулю тем, кто не имеет никакого права за него садиться.

БЫЛО ПЯТЬ, ТЕПЕРЬ ДВЕНАДЦАТЬ

С ноября вместо пяти упражнений на площадке (остановка и троганье на подъеме, разворот, «въезд в бокс», параллельная парковка задним ходом и «змейка») нужно выполнить уже двенадцать.

«Старт» – проверяемый пристегивается, пускает двигатель, включает сигнал левого поворота и по команде экзаменатора начинает движение.

«Проезд пешеходного перехода» – требуется остановить автомобиль перед линией «Стоп» у перехода, а затем продолжить движение.

«Остановка и начало движения на подъеме» – на участке подъема остановиться перед линией «Стоп», а затем продолжить движение, не допуская отката автомобиля.

«Повороты на 90 градусов», «змейка» – проехать участок дороги с левым и правым поворотами, не наезжая на разметку, не пересекая ее.

«Въезд в бокс» – осуществить задним ходом, а затем выехать из «бокса».

«Параллельная парковка задним ходом» – остановить автомобиль на месте парковки при движении задним ходом. Выехать с места парковки.

«Проезд регулируемого перекрестка» – проехать перекресток прямо, направо и налево, соблюдая требования сигналов светофора.

«Проезд железнодорожного переезда» – остановиться перед линией «Стоп», затем продолжить движение.

«Полоса разгона» – после знака «Ограничение минимальной скорости» на участке длиной до 10 м увеличить скорость, перейти с первой передачи на вторую и продолжить движение. За 10 м до знака «Ограничение максимальной скорости» снизить скорость и переключиться со второй передачи на первую.

«Аварийная остановка» – при включении в салоне сигнала остановить автомобиль и включить аварийную сигнализацию. После отключения спецсигнала продолжить движение.

«Финиш» – перед пересечением линии включить указатель правого поворота, остановить машину в отведенном месте.

Те, кто справится с заданиями, сможет отправляться на заключительный тур – это езда по городским улицам. Там будет не легче, но иначе не получишь желанные права.

Мало кто поставит под сомнение необходимость перевести на современные рельсы проверку знаний кандидатов в водители. Касается это не только их самих, но и всех нас, участников движения, страдающих от неумех, оказавшихся за рулем. И вот тут возникают вопросы. Не растянутся ли и без того длиннющие сроки введения новых правил до бесконечности? Похоже, нет еще четкого представления, как должны быть оснащены площадки для приема экзаменов (руководителям московских автошкол в качестве примера показывали фильм о южнокорейских), ничего не слышно о методике компьютерных экзаменов практического вождения. А главное, кто будет оплачивать дорогостоящее электронное оборудование площадок и автомобилей для приема экзаменов? Или полагают, что этот груз должен целиком лечь на плечи абитуриентов? Насколько же подскочит и без того резко возросшая цена обучения?

Словом, вопросов хватает. Не решив их, вряд ли можно с оптимизмом смотреть в будущее – рассчитывать на резкое снижение аварий и несчастий на наших дорогах по причине плохой подготовки водителей и возможности получить водительское удостоверение в обход закона. ЗР

СЕРГЕЙ ПЕТРОВ: растите людей – самый ценный капитал

Основатель компании «Рольф», депутат Государственной Думы Сергей Петров июльское субботнее утро провел в редакции. Почти не перебивая, его слушали Петр Меньших и Михаил Колодочкин; фотографировал Александр Батыру.

С кого бы я сегодня начал реформы, так это с ГИБДД! Повышение гаишникам зарплат, обещание особых пенсий – все это чепуха: не сработает! Есть прекрасный способ преобразования нашей Госавтоинспекции: разогнать и набрать в новую структуру абсолютно других людей. От нынешних толку не будет…

Назовите мне хоть одного выходца из России, который стал бы топ-менеджером на серьезной фирме с мировым именем! Я таких не знаю – их просто нет! Да, чистить нужно прежде всего наверху – приглашать иностранцев надо на те должности, которые мы не тянем сами. Конечно, кого-то периодически зовем, но чаще для вывески, нежели для серьезной работы. Это с 90-х годов пошло – сплошные понты, имидж… Дескать, у меня бухгалтерией за бабки Адам Смит занимается. Я на АВТОВАЗе сколько раз пытался объяснить разницу между «калинами» и «рено», а те отмахиваются: мол, эти французы не рубят ни в чем… Да как же не рубят, когда они за год делают столько моделей, сколько вы и за десять не можете? И каких моделей! Каждый год все должно быть лучше, дешевле, меньшим числом. Плюс сервисная сеть. Мы же не умеем этого! Вот возьмите УАЗ: 70 процентов гарантийных рекламаций вызвано исключительно конструктивными недостатками! А почему? Западный инженер думает над общим техзаданием, стремясь решить его на уровне изобретения, творчества, прорыва, – а нашему суют под нос готовый чертеж и приказывают: «Сделать так!». Вот и работает, как начальник повелел. Кто у нас способен сделать красивый руль? Или бампер? Никто! А мир сейчас пронизан множеством связей, нужно знать и использовать все самое лучшее. Мы думаем, что можем все сами, но забываем про командную работу. Бухгалтерия, программное обеспечение… В итоге изготавливаем один экземпляр, но в серию запустить не в состоянии. На Западе же все это работает, однако мы заранее приучены не уважать бизнес. Видим только врагов и не хотим ни с кем договариваться. Да и не умеем, кстати говоря. Если и пустим к себе руководителя «Рено» Карлоса Гона, то разве что из уважения. Станем исполнять, что он сказал, и так исковеркаем, что эффекта не будет. Потом скажем: смотрите, что он насоветовал...

Или взять молодежь, которая изначально во многом куда талантливее западной. Учатся прекрасно, схватывают все на лету – никаким иностранцам за ними не угнаться. Но проходит пять лет, и в них вползают нелогичность, ложь… И классный, казалось бы, инженер таковым не становится: его съедает наша среда! На Западе от этого давно избавились. Кроме того, молодой голландец или немец привык к свободному общению – у него нет ни языковых барьеров, ни географических. А у нас – все те же закрытость и консерватизм. И, кстати говоря, мнительность: всем кажется, что единственная цель любого западного коммерсанта – закрыть и развалить то, что у нас осталось. При такой логике с нами никто работать не будет. Я это называю «высшим образованием без среднего»! А результаты видят все: вместо машин уровня «трешек» от «ауди» у нас в основном бегают вазовские «четверки». Между ними – пропасть.

Неумение договариваться – одна из главных проблем наших людей.

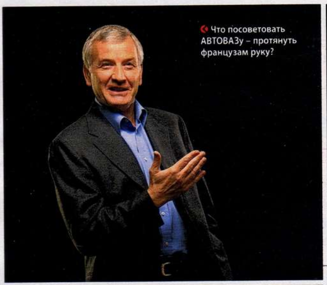
Без иностранцев повысить производительность труда не удастся.

Как эту пропасть перешагнуть, если экономикой управляют люди с мышлением не экономистов, а силовиков, действующие по логике: сделали ракеты – и автомобили сделаем? Но одного задора типа «мы – русские!» для реального дела мало. Нужны люди, которые уже совершали ошибки и могут принимать самостоятельные решения. Нельзя отдавать под козырек верховному боссу, который «думает за всех». Вот почему, например, проект покупки Сбербанком и «Магной» автомобильной компании «Опель» мне видится в высшей степени рискованным. Я не беседовал с руководителем «Магны», но, думаю, он отлично понимает, с какой экономикой имеет дело, а потому минимизирует свои риски. А у нас сильно рискует Сбербанк. Откуда ему знать, что делать с «Опелем», если целая Америка с ним не справилась? «Группа ГАЗ» как стратег у меня вызывает еще больше сомнений по вышеназванным причинам. Даже если вначале дело пойдет, то новую модель они выпустят неконкурентоспособной. Дайте ребенку молоток – он у вас в доме так накомандует…

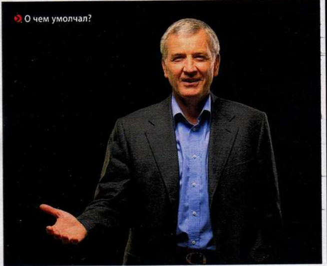
В последние шесть лет мы прекрасно справлялись без советчиков: рынок рос как на дрожжах и, вообще говоря, нам никто не был нужен. Но сейчас, когда, как говорится, приперло, как раз и обнаружилось, что эйфория кончилась, а ясности в головах ни у кого нет. Вот и начинаются детские шараханья: то ли снизить цену на продукцию, то ли повысить… А западные ребята все это уже проходили, и не единожды: они прекрасно знают, что тупая смена ценника ничего не даст! Здесь-то и проявляется искусство управленца, который, к примеру, может предложить клиенту так называемые пакетные приемы: мол, вот за это платите вы, а это вам сделаем мы, а вот тут опять вы – в итоге посмотрите, сколько вы выигрываете! При этом зарплату сотрудник фирмы получает не за грабеж покупателя, а за доставленное тому удовольствие!

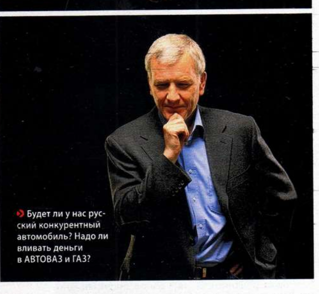
Все зависит от того, надолго ли строится бизнес! В зависимости от ответа на этот вопрос вы строите и работу с кадрами. Если я назначаю человека на должность, то даю ему возможность вести свою игру, пусть даже с ошибками. Конечно, проще корректировать каждый его шаг, но тогда из него вырастет не специалист, а бездумный исполнитель чужой воли. Для сиюминутных игр в бизнесе это вполне годится, но для долгосрочных проектов – категорически нет. Потому что директор – это полководец, который отвечает не за отдельное сражение, а за войну в целом.

Мы думали, что создаем свой автопром, купив у «Форда» и ФИАТА заводы. Это была ошибка! Просто тогда никто не считал реальную цену того, что мы


Что посоветовать АВТОВАЗу – протянуть французам руку?


Добрая фея выполнит любое желание… Чего хочешь ты?


О чем умолчал?


Будет ли у нас русский конкурентный автомобиль? Надо ли вливать деньги в АВТОВАЗ и ГАЗ?

создали, – это сделано только сегодня. И выяснилось, что по рыночным понятиям работали себе в убыток: перерабатываемое нами сырье можно было продать куда дороже, чем произведенную из него продукцию! Мы создавали отрицательную прибавочную стоимость, поскольку с первой же секунды наши громыхающие заводы становились неконкурентоспособными! К сожалению, пожинаем плоды такого подхода по сей день: из-за него и миллиардные долги АВТОВАЗа. Коммунистов нет, но люди те же.

Так что же нужно делать – по-прежнему торговать ресурсами? Это неправильный вопрос! Правильный должен звучать так: что делать, чтобы привлечь инвесторов? Нужны реформы обычного демократического характера, чтобы показать инвесторам: мы начали двигаться! Как только решим создавать инвестиционный климат, дружелюбную среду для бизнеса, то кому-то в погонах уже нельзя будет командовать. Дальше включаются профессионалы, которым никто не мешает, и идет тонкая настройка. Либо мы продолжаем раздувать щеки, либо создаем реальную экономику. Напомню: мировые автомобильные компании начали строить у нас заводы не тогда, когда мы вводили ввозные пошлины на иномарки, а когда оживился рынок.

Нам нужен независимый суд! Мы должны убрать чиновников из бизнеса!

Нам нужен независимый суд! Мы должны убрать чиновников из бизнеса! Нам необходимы дешевые кредиты! И нельзя управлять нашей экономикой командными методами. Иначе получится «СССР, дубль два».

Лично я категорически против того, что депутатов обслуживают шесть автокомбинатов и 3600 машин с полуторным водительским составом. «Фольксвагены», БМВ… Это очень неэффективно – гоняют транспорт туда-сюда… В той же Англии таких автомобилей всего пять! Но понятно, что депутаты и правительство пойдут настолько далеко, насколько им позволит общество. В светлое будущее нам выбираться вместе. Для меня нет такого понятия – «Запад», есть другое – «сообщество людей». И мы должны чувствовать себя его полноценной частью! **ЗР**

Китайский акцент

Говорят, китайское слово «кризис» включает два иероглифа: «опасность» и «шанс». Китайцы делают акцент как раз на втором. Опыт реформ автопрома и авторынка изучал Игорь Моржаретто. Фото автора.

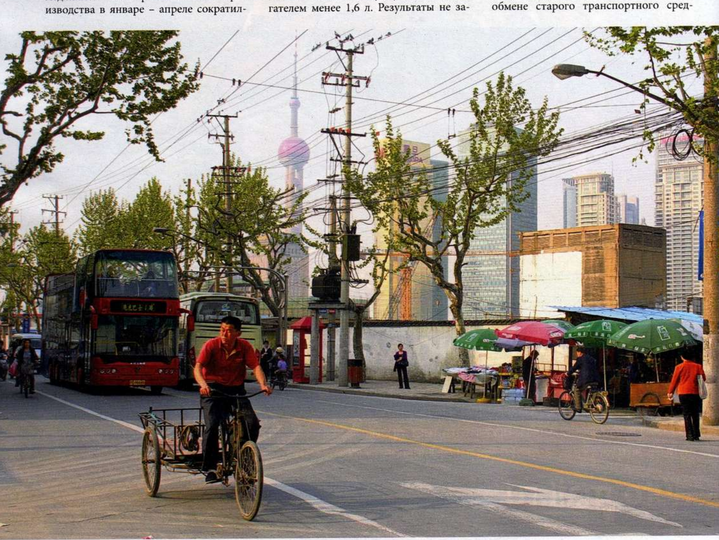
ВПЕРЕДИ ПЛАНЕТЫ ВСЕЙ

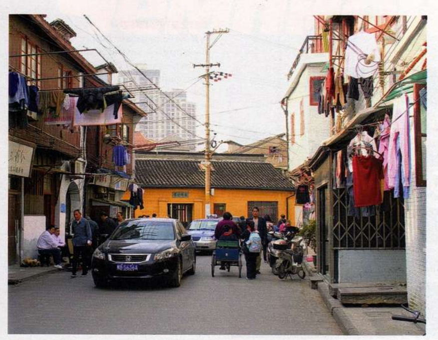
Мир переживает экономический кризис, и Китай он, естественно, тоже затронул. Хотя на улицах Пекина, Шанхая, других крупных городов этого не заметишь. Не останавливаются гигантские стройки, растут небоскребы, сооружаются фантастические дорожные развязки, автомобилей на улицах становится все больше и больше. Хотя данные статистики говорят, что темпы экономического роста страны замедлились. Рост промышленного производства в январе – апреле сократился до 7,3% (8,4% год назад), а объем экспорта уменьшился на 14,3%.

Китайские власти заметили негативные тенденции еще в прошлом году – и быстро отреагировали, приняв чрезвычайные меры. Суть их – в стимулировании внутреннего спроса, постепенная переориентация экономики с внешних рынков на внутренний.

В первую очередь помощь досталась покупателям автомобилей. С января этого года был снижен вдвое – с 10 до 5% – налог на покупку машин с двигателем менее 1,6 л. Результаты не заставили себя долго ждать: за два месяца сбыт таких автомобилей вырос на 20%. Кроме того, покупателей новых машин освободили от транспортного налога. На помощь жителям села в обновлении парка было выделено 730 млн. долларов из специального фонда. При покупке коммерческих автомобилей крестьяне получают 10-процентную скидку (можно купить не более двух машин).

Рассматриваются варианты прямого стимулирования покупателя при обмене старого транспортного сред-





ства на новое – по примеру стран Европы. Но самое главное – в КНР резко выросло количество выданных населению потребительских кредитов на покупку автомобилей. Это у нас банки взвинтили ставку до 20–30%, а в Китае, наоборот, снизили до 5%, причем в среднем; для кредита на покупку отечественных машин (а также для жителей некоторых регионов) она практически равна нулю.

Как результат, в первом квартале 2009 года продано 2 688 800 машин (на 3,9% больше, чем за первый квартал 2008-го). Это сделало Китай авторынком № 1 в мире. Поставлена амбициозная цель: продать за год 10 млн. автомобилей. И ведь продадут…

ПАРТИЯ СКАЗАЛА: НАДО!

Вообще-то автопром был признан ведущей отраслью экономики еще 20 лет назад; с 1994 года действует государственная концепция развития отрасли (пять лет назад ее обновили). Но в условиях мирового кризиса в начале этого года был дополнительно принят план оздоровления автопрома. Он предусматривает развитие независимых национальных брендов, освоение новых технологий и контроль над качеством и объемами выпуска. Главная задача – в течение ближайших трех лет добиться того, чтобы национальные производители заняли 40% внутреннего рынка (сейчас – 30%) и вышли на мировые рынки с новыми моделями. Причем отнюдь не в сегменте дешевых машин!

В первом квартале 2009 года в КНР было продано 2 688 800 машин (на 3,9% больше, чем за первый квартал 2008-го). Это сделало Китай авторынком № 1 в мире.

«Пока иностранные фирмы борются за выживание на своих национальных рынках, – уверен Ши Циньхуа, генеральный секретарь Ассоциации автопроизводителей Китая, – наши компании создадут модели среднего и высшего классов. Именно в этих секторах наш автопром должен представлять страну на мировых рынках».

Местные аналитики считают, что кризис помог выявить проблемы национального автопрома, поэтому в качестве первой меры предлагается в добровольно-принудительном порядке укрупнить ведущие предприятия отрасли. Цель – сформировать две-три мощные группы с годовым объемом выпуска более 2 млн. автомобилей, четыре-пять предприятий с производством свыше 1 млн. штук. Общее число крупных заводов (они контролируют 90% рынка) должно быть снижено с четырнадцати до десяти.

Мировой кризис дает китайцам еще один серьезный шанс. Как оказалось, самостоятельно разработать многие узлы и технологии им не под силу, «позаимствовать» у ведущих производителей тоже не всегда получается… Выход – покупать лицензии или предприятия целиком, для чего правительство страны готово оказать серьезную

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПЛАНЫ КИТАЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА 2009 ГОД (тыс. шт.)

	Производитель	План выпуска, тыс. шт.	Главные цели
Совместные предприятия*	FAW – VW	564 (+30%)	сборка «Гольфа-IV», «Джетты» «Пассата» и др.
	FAW – Toyota	384 (+8%)	увеличить выпуск на заводе в Чанчуне до 500 тыс. машин в год; начать сборку RAV4
	SAIC – VW	88 (+50%)	запуск двух моделей – «Пассат» и «Тигуан»
	SAIC – GM	480 (+7%)	выпуск новой модели
	SAIC – GM – Wuling	700 (+10%)	развитие дилерской сети
	Dongfeng – Nissan	388 (+10%)	выпуск восьми новых моделей
	Dongfeng – Honda	180 (+10%)	строительство второго завода мощностью 200 тыс. машин в год; представление новой модели B-класса
	Dongfeng – Peugeot	90–100	начало сборки «Пежо-207»
	Dongfeng – Citroen	нет данных	выпуск трех новых моделей
	Dongfeng – Yueda – KIA	185 (+30%)	развитие дилерской сети; пуск завода двигателей
	Beijing – Hyundai	360 (+20%)	выпуск новой модели
	Changan – Ford – Mazda	400	выпуск новой «Фиесты»
	Changan – Suzuki	150–200	выпуск нового «Альто»
	GAIG – Honda	320 (+ 5%)	выпуск нового «Одиссея»
	GAIG – Toyota	нет данных	строительство второго завода мощностью 120 тыс. машин в год; выпуск нового «Хайлендера»
Национальные производители	Chery	419 (+18%)	выпуск 15 новых моделей; развитие дилерской сети
	Geely	290 (+25%)	выпуск четырех новых моделей класса B
	BYD	400 (+100%)	выпуск пяти новых моделей среднего класса, нового внедорожника
	Brilliance	300 (+8%)	выпуск нового автомобиля класса A
	JAC	100	выпуск седана класса B
	Changan	500 (+30%)	выпуск трех моделей классов A и B
	Great Wall	200 (+60%)	выпуск 13 новых моделей
	SAIC Roewe/MG	60 (+70%)	развитие дилерской сети

**В КНР иностранные производители могут работать только в составе СП, где доля китайской стороны – не менее 50%.*



В Китае на учете состоит около 170 млн. автомобилей, так что пробки, несмотря на отличные дороги и фантастические развязки, – суровая реальность всех крупных городов.

финансовую помощь. Совсем недавно ведущая частная китайская компания «Джили» стала владельцем крупного производителя трансмиссий – австралийской фирмы DSI.

НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

На прошедшей недавно в Шанхае автомобильной выставке компания «Чери» анонсировала модель S18 – свой первый электромобиль. Он заряжается от обычной розетки, может проехать от 120 до 150 км и развить скорость до 120 км/ч. Модель появится в продаже на местном рынке в течение года, предполагаемая цена – 70 тыс. юаней (11 тыс. долларов). А компания BYD еще несколько месяцев назад запустила в серию гибридомобиль, который тоже можно заряжать от розетки, – F3DM по цене 150 тыс. юаней. К 2012-му годовой выпуск электромобилей в стране должен достичь 500 тыс. штук! Для реализации этого плана правительство выделило 10 млрд. юаней (1,5 млрд. долларов).

Предусмотрены льготы и налоговые послабления тем, кто покупает электромобили и гибриды. Например, субсидия автопаркам и транспортным компаниям на каждый такой автобус составит до 600 тыс. юаней (88 тыс. долларов), на каждый коммерческий автомобиль – до 250 тыс. юаней (37 тыс. долларов). В перспективе дотации получат и частные покупатели – речь идет о сумме 10–50 тыс. юаней (1,5–2,2 тыс. долларов). Впечатляет?

Годовой выпуск электромобилей и гибридов в Китае должен к 2012 году достичь 500 тыс. штук.

ПЕРЕД ПРЫЖКОМ

– Нам надо избавиться от имиджа производителей дешевых авто плохого качества, – считает Инь Туньяо, президент фирмы «Чери». – И мы тут не будем первопроходцами. «Тойота» и «Фольксваген» тоже начинали с дешевых, простых автомобилей и, тем не менее, сумели закрепиться на вершине мирового автопрома. Наша сила не только в серьезной государственной поддержке – важно, что мы обладаем самыми современными технологиями, в том числе для создания гибридных моделей и электромобилей. Чтобы не конкурировать с автомобилями АВТОВАЗа и ГАЗа на российском рынке, мы собираемся продвигать в вашей стране в первую очередь машины среднего и высшего классов по конкурентной цене. И самое главное – обязательно откроем в РФ собственное производство, где будем выпускать самые современные автомобили. Пятьдесят лет назад русские построили в Китае первый сборочный автозавод, а вот теперь круг замыкается!

Может быть, пока слова китайского чиновника и выглядят несколько… скажу так – оптимистичными, но к ним уже прислушиваются многие мировые специалисты. На недавней конференции Института Адама Смита по автопрому ведущий британский аналитик Грэм П. Мэкстон недвусмысленно заявил: после кризиса в мире останется не более десятка крупных автопроизводителей, из них минимум один-два будут родом из Китая. Так что надо готовиться… **ЗР**

На заводах компании «Чери» в городе Вуху пока собирают семь моделей; в ближайшее время обещают запустить еще тринадцать (!), среди них – электромобиль и гибрид.



Легкий, но сильный

Коммерческий автомобиль должен быть дизельным. Для Европы это истина. Нам принять ее мешают два фактора – сравнительно дешевый бензин и некачественная солярка. Однако недавно и в России появилась дизельная модификация «ФИАТ-Добло». Ее достоинства оценил Юрий Нечетов. Фото: Константин Якубов.

Скромный 1,3-литровый «Мультиджет» – едва ли не самый маленький из современных дизелей. Впервые я его опробовал в прошлом году на крохотном «Фиорино» и получил довольно сильные впечатления. Например, система питания «коммон рейл» обеспечивает пять импульсов подачи топлива за один такт, за счет чего двигатель, кроме всего прочего, работает очень тихо. Однако не маловат ли он для крупного «Добло»? И поначалу опасения оправдывались: вялый, натужный разгон, ощущался явный недостаток момента... Но вдруг заметил за собой, что по «легковой» привычке деликатничать прожимаю педаль акселератора лишь на половину длинного хода. Придавил поглубже – и проявилось все, чего не хватало: резвый старт, динамичное ускорение, уверенная тяга на средних и высоких оборотах. И даже турбояма на малых оказалась очень неглубокой для столь скромного рабочего объема. Короткие передаточные числа трансмиссии помогают держать мотор в тонусе, так что даже пятая передача здесь вполне рабочая: при 70 км/ч мотор развивает уже 1800 об/мин и готов выдать максимум крутящего момента. В то же время нет характерного для низкооборотных дизелей раннего утыкания в ограничитель оборотов. Этот агрегат обладает поистине «бензиновым» рабочим диапазоном и легко забрасывает стрелку тахометра почти к шести тысячам!.. Спонтанная светофорная гонка с излишне самоуверенной «девяткой» подтвердила преимущество современных дизельных технологий.

Если быть дотошным, мотор следует называть 1,2-литровым: его объем составляет 1248 см³. Однако возможности его, как у «взрослых»: 75 л.с. и 190 Н·м. А есть и 85-сильная версия этого движка. Жаль, в Россию ее не поставляют. К слову, с 1 апреля нынешнего года для всех «фиатов» периодичность замены масла изменилась: был интервал 15 тыс., стал 20 тыс. км. И это немало, а в Европе интервал между техобслуживаниями «мультиджетов» и вовсе 30 тыс. км или два года.

...В городской толчее выяснилось, что в высокие, но узкие наружные зеркала видишь даже собственные задние колеса (очень удобно при маневрировании), но при этом остается большая непросматриваемая зона сзади-сбоку. Поэтому при перестроениях на многопо-

FIAT Doblo Cargo 1,3 JTD

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4253
ширина	1722
высота	1831 (2086)*
база	2583
колея спереди/сзади	1514/1505
дорожный просвет	140
Радиус поворота, м	5,2
Снаряженная масса, кг	1270 (1290)
Полная масса, кг	2000 (2020)
Грузоподъемность, кг	730
Объем грузового отсека, л	3200 (3800)
Максимальная скорость, км/ч	146
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	4,7
городской цикл	6,5
смешанный цикл	5,4

КОНСТРУКЦИЯ:
с несущим кузовом.

ДВИГАТЕЛЬ:
ТД Multijet, Р4, 16 клапанов, 1,25 л, 55 кВт/75 л.с. при 4000 об/мин, 190 Н·м при 1750 об/мин, расположен спереди поперечно.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/зависимая рессорная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; размер шин – 185/65R15.

*В скобках – данные тестовой модификации с высокой крышей.

Минимальная цена бензинового «ФИАТ-Добло Карго» – 399 тыс., дизельного – 424 тыс. руб. Цена тестового автомобиля в комплектации «Классик» – 467 тыс. руб.





Кабина просторна – над головой около 20 см до крыши, – но аскетична: скромный серый пластик, голый металл на дверях; регулировок кресел лишь по две, руль нерегулируемый. Высокая вертикальная посадка и большая площадь остекления обеспечивают прекрасный обзор вперед и в стороны. Органы управления легкие и удобные. Для ценителей комфорта – одноименная комплектация «Комфорт» с ABS и парой фронтальных подушек безопасности, а также пакет опций (31 тыс. руб.) с тем же названием: электроприводы стекол и зеркал, подогрев и вертикальная регулировка сиденья водителя.



У бензиновой и дизельной модификаций совершенно идентичные приборные доски, не потребовалась даже обычная замена шкалы тахометра более короткой, ведь резвый дизель крутится до 5800 об/мин! Индикатор бортового компьютера показал средний расход за время теста всего 6,4 л/100 км. И это с учетом столичных пробок!

Удобная полка под потолком в значительной мере компенсирует небольшую вместимость крохотного перчаточного ящика и отсутствие карманов в дверях. Впрочем, отсутствующие крючки для одежды она все равно не заменяет.



Высокая крыша (опция, 30 тыс. руб.) не только увеличивает объем грузового отсека с 3200 до 3800 л, но и существенно облегчает погрузку-разгрузку: стоишь внутри, распрямившись почти полностью. Стандартная грузоподъемность фургона составляет 730 кг (включая вес водителя и пассажира), но можно заказать версию с усиленной подвеской, способную принять 850 кг (опция, 7 тыс. руб.). А кроме того, этот малыш потащит прицеп массой 1200 кг.



Установка сдвижной двери на правом борту обойдется в 13 тыс. руб. – это единственное отличие промежуточной комплектации «Классик» от базовой. Размер проема составляет 685×1142 мм, однако выпуклая перегородка между кабиной и грузовым отсеком сокращает ширину примерно до 620 мм. В России заказать сдвижную дверь слева невозможно.

лосных дорогах (особенно вправо) приходится уповать в основном на внимательность других водителей. Оглянешься через плечо – панораму заслоняет глухой грузовой отсек.

Впрочем, подобные мелочи меркнут перед козырем дизельного «Добло» – высокой экономичностью. С моей манерой езды средний расход топлива по Москве и пригороду составил лишь 6,4 л/100 км!

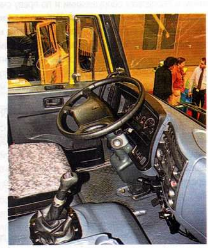
Есть над чем подумать: из двух доступных в России моторов доплата за дизельный 1,3 л (75 л.с.) в сравнении с бензиновым 1,4 л (77 л.с.) составляет вполне разумные 25 тыс. рублей. ЗР



Размер заднего дверного проема – 1231×1245 мм (у тестовой машины высота проема – 1450 мм), погрузочная высота – 535 мм. Двери распахиваются на 180° с промежуточной фиксацией на 90°. Размер грузового отсека – 1680×1470×1303 (1550) мм, ширина между колесными арками – 1200 мм. Внутренней обшивки нет. На полу лючок для доступа к расположенному в баке топливному насосу.







У водителя рулевая колонка с парой регулировок и комфортабельное кресло «Граммер».

Самосвал с новой кабиной выглядит нарядно, но практичность низко висящего пластикового бампера в условиях строительной площадки сомнительна.

Жилой комплекс

На прошедшей в Москве выставке «Строительная техника и технологии» Камский автозавод представил обновленную кабину для своих грузовиков. Юрий Нечетов, фото автора.

Первый грузовик сошел с конвейера только что построенного Камского автозавода 16 февраля 1976 года, и за последующую треть века было выпущено без малого два миллиона КамАЗов. Машина совершенствовалась, менялись двигатели, коробки, другие агрегаты, но почти неизменной оставалась его кабина. И вот, наконец, «лицу» автомобиля сделали подтяжку – это именно фейслифтинг, поскольку силовая структура осталась прежней. Что изменилось?

В первую очередь обращает на себя внимание передняя облицовочная панель с интегрированными боковыми обтекателями – последние уменьшают завихрения по бокам кабины и загрязнение дверей. Бампер современного дизайна получил более эффективную светотехнику и вкручивающиеся буксирные проушины. Щитки подножек с антифрикционными решетчатыми накладками облегчают подъем в кабину. Более удобными стали ручки и замки дверей. Трехщеточный стеклоочиститель обеспечивает плотное прилегание щеток и лучшую очистку стекла. Для шоссейных модификаций предусмотрен обтекатель на крыше кабины – в сочетании с обновленными кузовными элементами это улучшает аэродинамику автомобиля и снижает расход топлива.

Водитель получил новую приборную панель с графическим дисплеем и регулируемую рулевую колонку. Повышению уровня комфорта и безопасности способствует новое сиденье «Граммер» (Grammer) на пружинной или пневматической подвеске, с множеством регулировок, подголовником, подогревом и встроенным ремнем. Боковые подлокотники – в списке опций. В обивке кабины использованы более качественные материалы с улучшенной шумоизоляцией, более мощный отопитель и измененная система воздуховодов гарантируют быстрый прогрев кабины.

Модернизировано и крепление кабины – четырехточечная пневмоподвеска снижает вибрацию, улучшает плавность хода и обеспечивает выполнение более строгих современных требований к реакции на удар. Кроме того, пневмобаллоны новой конструкции позволяют поддерживать постоянную высоту кабины вне зависимости от нагрузки.



Щиток приборов выглядит простовато, но вполне удобен, он покрыт противобликовой пленкой.

Волнообразный изгиб передней панели позволил развернуть к водителю панель переключателей. Справа появился перчаточный ящик.

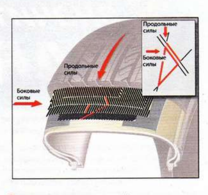


Об изменении цены на КамАЗы с новой кабиной, равно как и о сроках появления машин у дилеров, точно пока ничего не известно – говорят, все зависит от спроса. Но, скорее всего, дело не только в этом, ведь на презентации генеральный директор КамАЗа Сергей Когогин подтвердил, что в следующем году будет показан прототип уже совершенно новой кабины. А учитывая, что фактическим совладельцем ОАО «КамАЗ» является немецкий концерн «Даймлер», резонно ожидать ее сходства с кабинами тяжелых «мерседесов». ЗР

Грузовая серия «Конти»

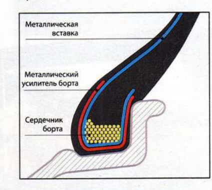






Нити нового четырехслойного корда ориентированы так, чтобы лучше воспринимать боковые и продольные силы.

Бортовое кольцо укреплено усилителем борта.



Фирма «Континенталь» разработала несколько новых моделей грузовых шин, в том числе R (Regional traffic) – для региональных перевозок, L (Long distance) – для дальних.

Все шины сходной конструкции: четыре слоя стального брекера пересекаются под разными углами, образующими треугольник. Две вершины его направлены в стороны продольной и боковой сил. Это обеспечивает повышенную боковую устойчивость шины и допускает повторную нарезку протектора. По заверению специалистов, сопротивление качению снижено относительно покрышек предыдущего поколения на 5%.

Шины стали более объемными, поэтому улучшилась плавность хода, а технология AirKeep (с внутренним герметизирующим слоем из каучука) замедляет утечку воздуха в эксплуатации и при проколах в два раза.

Пригородная серия предназначена для движения с частыми разгонами, торможениями и маневрированиями с пробегом около 80 тыс. км в год.

Шина для передней оси HSR2 получила усиленные ребра, предохраняющие каркас от повреждений при наездах на бордюры, у нее малое сопротивление качению и низкая шумность.

HDR2 – для ведущих осей. В движении нагрузка распределяется между стреловидными блоками, минимизируя типичный для шин ведущей оси зубчатый износ.

Особенность шин серии L – малое сопротивление качению, то есть экономия топлива.

Усиленная конструкция модели HSL2 (для передних осей) уменьшает деформацию шины на высокой скорости. Шина почти бесшумна и комфортна. Форма канавок, как и на модели серии R для управляемой оси, препятствует застреванию камней в протекторе.

Экономичные шины HDL2 – для ведущих осей. Благодаря множеству двойных шашек в протекторе они реализуют высокие тяговые и тормозные усилия. Плечевые блоки соединены между собой, что увеличивает продольную жесткость шины.

Дедушке английских автобусов – 70

В августе 1939 года на дороги Великобритании (и не только) вышли первые автобусы марки «Бедфорд-ОВ», быстро полюбившиеся пассажирам. Их выпускали вплоть до 1951-го; за это время «бедфорды» стали не менее популярными, чем, например, малыш МИНИ. А может, и больше, поскольку для знакомства с автобусом его не нужно покупать. Редкие сохранившиеся экземпляры можно будет увидеть 16 августа в Heritage Centre, что в английском Лутоне, на Парк-стрит. А если повезет, то и прокатиться в них по городским улицам, побывать на костюмированном шоу в честь автобуса в Блетчли-парке.





Он на свете всех сильнее



Сошел с конвейера и отправился на работу в Норвегию первый тягач «Вольво-FH16 700», считающийся самым мощным серийным грузовиком в мире. Его двигатель D16G рабочим объемом 16,1 л развивает мощность 700 л.с. (515 кВт) и крутящий момент до 3150 Н·м! Дизель по легковым меркам тихоходный: раскручивается максимум до 2000 об/мин. Новый мотор позволяет также эффективно тормозить, «поглощая» при этом мощность до 425 кВт. Первый автопоезд с новым тягачом будет возить грузы весом до 50 т.

Японский гибрид

На выставке Eco Car World 2009 фирма Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation представила автобус Aero Star Eco Hybrid, удостоенный японским министерством экономики, торговли и промышленности премии Energy Conservation Center Chairman's Prize. Этот междугородный автобус может ехать на электротяге, но при необходимости ей в помощь подключается дизель. Машина с запасом укладывается в нормы экономичности, утвержденные в Японии на 2015 год!



Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
250 000	«Лада-2105»	161 400	180 930
	«Лада-2107»	171 600	189 460
	«Лада-2104»	185 000	210 730
	Chery Sweet (QQ)	202 460	255 840
	Daewoo Matiz	205 000	286 000
	«Лада-Самара» хэтчбек 3-дв.	228 000	253 180
	«Лада-Самара» хэтчбек 5-дв.	240 269	298 830
	«Лада-Самара» седан	246 500	284 240
	Geely MK	249 000	319 000
	Daewoo Nexia	249 400	333 000
300 000	«Лада-Калина» седан	254 300	317 560
	«Лада-Калина» хэтчбек	254 300	361 050
	Lifan Breez седан	259 000	299 000
	«Лада-Калина» универсал	259 100	322 300
	FAW Vita хэтчбек	260 000	280 000
	FAW Vita	269 000	285 000
	«Лада 4×4» 3-дв.	273 000	293 380
	«Лада-111»	275 255	–
	Chery QQ6	276 000	303 000
	Chery Amulet	278 000	336 000
	BYD F0	280 000	325 000
	Lifan Breez хэтчбек	280 000	340 000
	«Лада-2111» универсал	280 000	299 000
	Renault Logan	281 000	369 500
	ВАЗ-2170 «Лада-Приора» седан	285 700	369 440
	Hyundai Getz	292 900	518 900
	Chevrolet Lanos	294 400	332 400
	«Лада-2112»	296 900	305 000
	«Лада-2112» купе	296 925	–
	KIA Picanto	299 000	399 000
350 000	FIAT Panda	305 000	372 750
	ГАЗ-310221	306 100	–
	ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек	308 500	363 900
	«Лада 4×4» 5-дв.	312 000	354 950
	Chevrolet Spark хэтчбек 5-дв.	316 920	432 220
	Chery Kimo (S12)	317 000	338 000
	ГАЗ-31105	319 500	346 200
	«Лада-Калина Спорт»	322 420	361 047
	BYD F3	329 000	415 000
	Hyundai Accent	344 700	489 120
	TagAZ Vortex Estina	347 000	–
	Geely Vision	349 000	399 000
	Great Wall Peri	349 000	413 000
	FIAT Grande Punto 3-дв.	350 000	656 250
	UAZ Hunter	350 000	399 000
400 000	Hyundai Verna	358 900	452 900
	Skoda Fabia	363 000	570 000
	FIAT Albea	366 500	429 500
	Peugeot 107 3-дв.	368 000	416 000
	Peugeot 206 седан	373 000	507 000
	ГАЗ-3102	373 200	390 300
	Peugeot 107 5-дв.	376 000	424 000
	Citroën C2	376 600	511 200
	KIA Spectra	379 000	392 000
	Peugeot 206 3-дв.	383 000	441 300
	BYD F3-R	390 000	405 000
	Suzuki Splash New	390 000	480 000
	Citroën Berlingo First	392 500	–
	Chery Fora	393 000	435 000
	Peugeot 206 5-дв.	393 000	451 300
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3-дв.	393 360	540 670
	Renault Clio	396 300	569 100
	FIAT Doblo Cargo	399 000	458 000
	KIA Rio	399 000	459 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
450 000	Chevrolet Aveo седан	400 630	557 520
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5-дв.	403 360	551 120
	Chevrolet Niva	412 000	486 000
	Brilliance M2	420 000	520 000
	FIAT Grande Punto 5-дв.	420 000	546 000
	Opel Combo	422 900	595 500
	Great Wall Sailor	427 000	465 000
	Citroën C3	427 500	479 500
	Renault Symbol	429 600	541 600
	Peugeot 207 3-дв.	435 000	774 000
	Chevrolet Lacetti седан	441 350	562 990
	Peugeot 207 5-дв.	446 000	604 000
	KIA Cerato New	446 600	639 000
500 000	Renault Kangoo	451 200	619 600
	Suzuki Swift	452 000	599 500
	Volkswagen Polo	452 000	590 000
	Chery Tiggo	454 900	609 000
	Great Wall Florid	455 000	–
	Nissan Almera Classic	457 000	539 000
	Skoda Octavia Tour	457 000	650 000
	Chevrolet Lacetti универсал	459 720	655 920
	Opel Corsa 3-дв.	461 600	887 700
	Nissan Note	462 500	614 000
	Chevrolet Rezzo	464 400	485 300
	SEAT Cordoba	465 000	573 000
	UAZ Patriot	465 000	672 500
	Hyundai Porter	466 736	497 873
	TagAZ Tager	469 900	625 900
	Opel Corsa 5-дв.	471 600	656 200
	Nissan Micra	473 000	622 000
	Skoda Fabia Combi	477 000	602 000
	TagAZ Road Partner	479 900	559 900
	Great Wall Wingle	480 000	580 000
	Volga Siber	487 400	557 300
	Citroën Berlingo New	495 100	613 500
	Skoda Octavia Tour Combi	498 000	662 000
	Citroën C3 Picasso	499 000	633 000
	KIA cee'd хэтчбек 5-дв.	499 000	639 000
	Hyundai Matrix	499 900	659 900
	UAZ Pickup	500 000	–
550 000	Renault Megane	502 000	835 200
	Mazda 2	503 000	685 000
	Ford Focus	504 000	1 169 000
	Hyundai Elantra	504 000	719 000
	Skoda Praktik	504 000	550 000
	Citroën Xsara Picasso	506 500	–
	Suzuki SX4 седан	509 000	627 700
	Ford Fusion	512 000	676 000
	FIAT Panda 4×4	515 000	540 750
	SEAT Ibiza	515 900	659 900
	Great Wall SUV G5	517 000	524 900
	KIA cee'd SW	518 044	679 000
	Mitsubishi Colt	519 000	590 000
	Chery Cross Eastar (B14)	524 000	559 000
	Hyundai Sonata V	527 700	725 700
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	530 150	642 350
	FIAT Doblo Panorama	530 500	565 900
	Hyundai i30	530 900	725 140
	Opel Astra 5-дв.	531 700	788 300
	Nissan Tiida	536 800	710 000
	Ford Fiesta New	537 000	683 000
	Mitsubishi Lancer X	539 000	834 030
	Citroën C4 Grand Picasso	542 500	967 000
	Suzuki SX4 хэтчбек	544 000	745 000
	Peugeot 308 5-дв.	549 000	787 000
	Volkswagen Golf	550 000	1 056 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
600 000	Honda Jazz	554 000	597 000
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Skoda Octavia	561 000	874 000
	Skoda Roomster	567 000	764 000
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Citroën C4 хэтчбек New	580 000	782 000
	Great Wall Comandante	580 000	–
	Opel Astra 3-дв.	580 300	896 300
	Opel Vectra GTS	582 000	1 165 000
	KIA Magentis	594 880	847 000
	Volkswagen Jetta	596 000	795 000
	Great Wall Cowry	599 000	642 500
	KIA Carens	599 000	737 000
	KIA Soul	599 000	699 000
	KIA cee'd Wagon	599 000	679 000
	KIA Sportage	599 000	942 200
	KIA Sportage New	599 000	899 000
	KIA pro_cee'd	599 700	659 000
650 000	Honda Civic седан	602 000	738 000
	Skoda Octavia Combi	602 000	873 000
	FIAT 500	606 000	670 500
	Toyota Yaris	606 269	704 156
	Subaru Impreza хэтчбек	608 700	900 400
	Volkswagen Golf Plus	611 000	888 000
	Mazda 3	616 000	880 000
	Suzuki Jimny	616 500	668 000
	Chevrolet Epica	618 500	849 800
	Citroën C5 седан New	638 500	1 201 000
	KIA cee'd хэтчбек 3-дв.	639 000	659 000
	Opel Vectra Wagon	639 000	1 180 000
	Opel Meriva	639 600	899 600
	FIAT Ducato	640 000	849 000
	Toyota Corolla	647 318	839 935
	Subaru Impreza седан	649 700	743 900
	FIAT Sedici	650 000	714 000
700 000	Opel Vectra	651 000	990 000
	FIAT Bravo	655 000	756 000
	Great Wall Hover	655 000	690 000
	MINI One	655 200	803 800
	Nissan NP300 Pick-Up	656 000	787 000
	SsangYong Actyon	667 000	923 000
	Mitsubishi L200	679 000	989 000
	Hyundai NF Sonata	685 900	1 024 540
	Renault Scenic	687 300	906 400
	Toyota Auris	688 368	833 620
	Nissan Qashqai	697 300	791 000
	Citroën C4 Picasso	698 500	924 000
	Hyundai Tucson 2009	699 900	1 067 900
750 000	Mazda 5	710 000	1 038 000
	SsangYong Actyon Sports	717 000	755 000
	Hyundai Santa Fe Classic	720 000	861 000
	FIAT Ducato Combi	722 000	780 000
	Renault Laguna хэтчбек New	723 500	1 037 500
	MINI Cooper	727 200	1 247 000
	Renault Grand Scenic	731 100	950 300
	SEAT Leon New	739 900	1 269 900
	Nissan Qashqai+2	740 000	1 039 000
	Suzuki Grand Vitara 3-дв. New	745 000	970 000
	Peugeot 407	748 000	1 298 000
800 000	Mitsubishi Galant	759 000	908 040
	Honda Civic хэтчбек	762 000	876 000
	SEAT Altea	765 900	1 089 900
	Renault Clio Sport	767 700	842 700
	Dodge Caliber	770 000	1 284 000
	Volkswagen Cross Golf	774 000	841 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
800 000	SEAT Toledo	779 900	1 049 900
	Ford C-MAX	785 000	1 177 000
	Volvo C30	787 800	1 267 200
	Mazda BT-50	790 000	984 000
	Peugeot 207 CC	794 000	935 000
	SEAT Altea XL	795 900	1 099 900
	Peugeot Boxer	797 000	1 052 000
850 000	Volkswagen Touran	802 000	1 127 000
	Volkswagen Passat седан	805 000	1 378 000
	Citroën C5 универсал New	806 000	1 269 500
	KIA Opirus	808 000	1 059 000
	BMW 1 Series 3-дв.	809 800	1 348 200
	Chrysler PT Cruiser Limited	809 900	872 200
	Chrysler Sebring	809 900	934 500
	MINI Cooper Clubman	810 000	978 000
	Ford Mondeo	811 000	1 370 000
	SsangYong Kyron New	819 000	1 000 000
	Nissan Cabstar	825 350	–
	Volkswagen Caddy	831 000	970 000
	Dodge Avenger	832 000	940 000
	Nissan Teana	833 500	1 346 000
	Hyundai Coupe New	834 000	1 023 000
	KIA Sorento	839 990	1 149 990
	Mazda 6 седан	840 000	1 139 000
	BMW 1 Series 5-дв.	843 100	1 377 400
	Renault Trafic Van	845 300	867 800
	KIA Carnival	849 000	1 154 000
	Suzuki Grand Vitara 5-дв. New	850 000	1 190 000
900 000	Toyota Camry	853 000	1 430 415
	Mazda 6 хэтчбек	859 000	1 155 000
	Toyota Avensis	860 000	1 387 000
	Volvo S40	864 500	1 471 500
	Opel Insignia	866 300	1 565 800
	Nissan X-Trail	866 500	1 309 000
	Mazda 6 универсал	869 000	1 122 000
	Mitsubishi Grandis	871 000	1 261 800
	MINI One Cabrio	875 000	1 200 500
	Citroën C-Crosser	885 000	–
	Mercedes-Benz A-Klasse 3-дв.	887 400	–
	SAAB 9-3 Sport седан	896 000	1 536 000
	Cadillac BLS	896 535	1 194 306
	Mitsubishi Outlander XL	899 000	1 290 900
	Mitsubishi Outlander	899 000	1 290 900
950 000	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Volvo V50	902 300	1 525 100
	Volkswagen Crafter	902 791	–
	Chevrolet Captiva	903 700	1 190 800
	Toyota Corolla Verso	915 719	1 029 394
	Honda Accord	916 000	1 130 000
	MINI Cooper S	925 200	1 090 800
	Volkswagen Tiguan	933 000	1 087 000
	Skoda Superb New	935 000	1 611 000
	Mercedes-Benz Vito	937 816	1 429 076
	FIAT Croma	940 000	1 102 500
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 227 000
	Hyundai Santa Fe	949 900	1 319 900
1 000 000	Opel Zafira	950 400	1 113 400
	Mercedes-Benz A-Klasse 5-дв.	963 600	1 038 400
	Alfa Romeo 147	966 999	1 111 392
	Renault Koleos	969 000	1 184 000
	Volkswagen Scirocco	970 000	1 084 000
	Honda CR-V	974 000	1 219 000
	Audi A3	981 722	1 247 895
	Subaru Legacy	987 600	1 596 200
	SsangYong Rexton II	995 000	1 260 000
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	Peugeot 308 CC	998 000	1 120 000
	Volkswagen Eos	998 000	1 432 000
	Toyota RAV4	999 000	1 395 681
	SEAT Leon Cupra	999 200	1 050 000
	SAAB 9-5 седан	999 900	1 378 400
1 100 000	Nissan Navara	1 020 000	1 352 000
	Alfa Romeo MiTo	1 037 008	1 080 763
	Ford S-MAX	1 043 000	1 647 000
	Dodge Journey New	1 044 000	1 436 000
	Mazda MX-5	1 050 000	1 200 000
	Subaru Forester	1 062 100	1 499 100
	Volkswagen Passat CC	1 078 000	1 801 000
	Jeep Compass Limited	1 090 250	1 152 550
	Jeep Liberty	1 090 250	1 152 550
1 200 000	Subaru Impreza WRX	1 106 300	1 413 800
	Volvo S60	1 115 900	1 449 900
	Hyundai H-1 New	1 120 790	1 165 900
	Dodge Nitro	1 125 000	1 445 000
	Audi A4 седан	1 127 000	1 875 000
	BMW 3 Series седан	1 133 700	2 174 200
	Hyundai Grandeur	1 148 900	1 360 900
	Mercedes-Benz B-Klasse	1 161 600	1 456 400
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 165 000	1 389 000
	Peugeot 4007	1 177 000	1 329 000
	Ford Galaxy	1 180 000	1 672 000
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 419 000
	Ford Escape	1 190 000	1 300 000
	Alfa Romeo GT	1 190 152	1 807 106
	Peugeot 407 Coupé	1 199 000	1 586 000
1 300 000	Jeep Compass Sport	1 201 269	1 325 182
	Cadillac CTS	1 206 342	1 555 000
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 792 400
	SsangYong Rodius	1 227 000	1 406 000
	Subaru Outback	1 241 900	1 648 700
	Toyota Hiace	1 275 691	–
1 400 000	Ford Kuga	1 321 000	1 543 000
	Chrysler 300C	1 336 000	2 855 000
	Chevrolet TrailBlazer	1 338 300	–
	Mazda CX-7	1 343 000	1 455 000
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 274 300
	Jeep Cherokee New	1 358 140	1 510 775
	Alfa Romeo 159	1 369 550	2 025 884
	Land Rover Defender	1 370 000	1 475 000
	Jeep Wrangler	1 370 600	1 775 550
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 379 004	3 260 180
1 500 000	Subaru Impreza WRX STI	1 405 300	1 524 500
	Mitsubishi Pajero IV	1 412 000	1 899 000
	Chrysler Sebring Cabrio	1 412 250	1 474 550
	Land Rover Freelander 2	1 413 000	1 945 000
	Nissan Pathfinder	1 419 500	1 892 000
	Jeep Wrangler Unlimited	1 421 000	1 544 000
	Volvo V70	1 425 400	1 774 100
	Dodge Caliber SRT4	1 426 670	–
	BMW 3 Series купе	1 440 800	2 357 800
	Honda Pilot	1 470 000	1 695 000
	Nissan Patrol	1 497 500	2 122 000
1 700 000	Volvo S80	1 528 400	2 607 700
	Hyundai ix55	1 588 060	1 780 900
	Chrysler 300C Touring AWD	1 588 650	1 650 950
	BMW X3	1 613 600	2 355 900
	BMW 5 Series седан	1 616 300	3 007 600
	Audi A6 седан	1 631 000	3 055 000
	Audi Q5	1 633 000	2 227 000
	Volvo XC60	1 635 400	1 999 900
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 858
	Ford Explorer	1 650 000	2 011 000
	Subaru Tribeca 5-мест.	1 651 700	1 735 100
	Volkswagen Touareg	1 664 000	4 029 000
	Land Rover Discovery 3	1 666 000	2 385 000
	Volvo XC70	1 668 500	1 999 900
	Jeep Commander	1 682 100	1 791 125
	Volvo C70	1 698 200	1 968 400
2 000 000	Cadillac STS	1 718 685	1 897 470
	Nissan Murano New	1 721 020	1 925 000
	Hyundai Genesis	1 744 000	1 999 900
	Nissan 350Z	1 749 500	1 857 000
	Chrysler Grand Voyager	1 775 550	1 900 150
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 936 000
	Mazda CX-9	1 800 000	1 950 000
	Jeep Grand Cherokee	1 806 700	2 055 090
	Alfa Romeo Brera	1 842 111	2 301 545
	Mercedes-Benz GLK-Klasse	1 852 400	2 728 000
	Citroën C6	1 876 000	2 256 000
	Lexus GS 300	1 884 000	2 140 000
	Volvo XC90	1 884 900	2 906 100
	Alfa Romeo Spider	1 907 744	2 380 305
	Toyota Land Cruiser Prado	1 916 694	2 140 887
2 500 000	Audi TT Coupe	2 000 216	2 535 161
	Honda Legend	2 017 000	2 175 000
	Mercedes-Benz E-Klasse седан	2 063 600	4 828 340
	Audi A5	2 105 000	2 180 000
	Volkswagen Phaeton	2 429 000	4 344 000
	Lexus RX 350	2 453 494	2 791 363
3 000 000**	Cadillac Escalade	2 596 950	2 848 815
	Range Rover Sport	2 629 000	3 391 000
	Audi A6 allroad quattro	2 651 732	3 579 947
	Lexus RX 400h	2 693 242	–
	Lexus GS 450h	2 695 000	–
	BMW X5	2 797 400	3 565 400
	Lexus GS 460	2 806 000	–
	Audi Q7	2 812 652	3 955 205
	Toyota Land Cruiser 200	2 838 727	2 848 200
	BMW M3 седан	2 950 100	–

*Для базовой комплектации.

**Обзор цен на автомобили стоимостью выше 3 000 000 руб. – в ближайших номерах ЗР.

Комментарий ЗР

Общая для России тенденция повышения цен на авто продолжает развиваться: рост розничной стоимости машин составил в среднем 1,5–3%. До конца августа на некоторые модели еще будут действовать скидки, но производители уже готовятся к сезону самых оживленных продаж (как правило, осенью спрос активизируется) – подтягивают товар, рисуют новые цифры на ценниках. И завозят новинки – «КИА-Соренто», «Ситроен-С3», «Фольксваген-Гольф» и «Сирокко»; следует ждать появления в салонах обновленных «Аутлендера» и «Кольта» от «Мицубиси». Однако не факт, что всё реализуют – кризис пока никто не отменил. Недавние сведения: полугодовые продажи в целом сократились на 49%, и это, утверждают знатоки, не предел. Отечественный автопром тоже падает: минус 44% у АВТОВАЗа и 60% – у ГАЗа. Или имеет значение размер и экономичность машин? Скажем, в Европе продажи «Форда-Фиеста» возросли на треть в сравнении с прошлым годом. Думается, и у нас произойдет нечто подобное.

Место в первом ряду

Застой в российском кольцевом чемпионате вынудил гонщиков искать другие возможности посоревноваться. Команда «Динамо-Автоспорт» для участия в Еврокубке «СЕАТ-Леон» создала боевую единицу под названием Team Russia. Первые старты комментирует Максим Вольнов.

«Леон» – машина, популярная в автоспорте. Помимо Еврокубка и чемпионата мира WTCC, «леоны» стартуют во многих национальных сериях. Даже у нас в России год назад несколько «испанцев» украшали баталии серии RTCC. Несколько стран проводят собственные моно-Кубки «СЕАТ-Леон» – турниры одной модели.

И как раз на этап итальянского первенства команда Team Russia совершила первый зарубежный вояж – с чисто тренировочной целью, для проверки пилотов и техники. Чтобы не тратить время на изучение нюансов настройки машин на незнакомой трассе, использовали опыт британских инженеров. Оба пилота, Антон Маркин и Олег Петриков, впервые выступали в Имоле. Оказалось, они вполне готовы стать заметными персонами среди итальянцев, уровень которых, как принято считать, выше российского. В первом зачетном заезде, наши, конечно, осторожничали, но все равно совершали ошибки. Однако во второй гонке Маркин финишировал четвертым, отыграв множество позиций.

В ИСПАНИЮ ЗА ТОНУСОМ

Еврокубок «СЕАТ-Леон» – шестиэтапная серия, поддерживающая «туринговый» чемпионат мира. Все гонки проходят одновременно с европейскими этапами WTCC. Стартовал турнир в Валенсии, и только здесь стала очевидна истинная сила соперников. В основном участники – молодые пилоты, добившиеся высоких достижений в своих национальных соревнованиях, это итальянцы, венгры, чехи, французы, швейцарцы. Среди гонщиков и весьма интересные ветераны, например Тим Коронел и Андреа Ларини. Не правда ли, знакомые фамилии? Тим – брат-близнец Тома Коронела, голландской звезды мирового «Туринга», а Андреа – младший брат Николы Ларини, экс-пилота формулы 1, нынче выступающего за заводскую команду «Шевроле» в WTCC. Оба, кстати, в Валенсии отличились и стали лидерами Еврокубка: Ларини выиграл одну из гонок, Коронел взошел на третью ступень подиума.

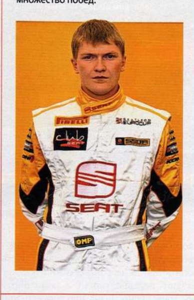
Еще один очень интересный соперник, которого особенно приятно обыгрывать, – Алексей Дудукало. Многократный чемпион России сейчас «игра-



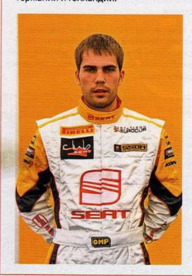
Уже на втором этапе Еврокубка в Брно машина в цветах Team Russia получила право покрасоваться во главе колонны.

ПИЛОТЫ TEAM RUSSIA

Антон МАРКИН, мастер спорта, 23 года (Королёв Московской обл.). Чемпион России по кольцевым гонкам (2006, «Туринг-Лайт»), победитель серии RTCC, многократный участник «Гонки звезд «За рулем». Карьеру начинал в кроссе и ралли-кроссе на машинах класса «Ока-Юниор», одержал множество побед.



Олег ПЕТРИКОВ, мастер спорта, 24 года (Москва). Победитель и призер этапов чемпионата страны и серии RTCC. Гоночный опыт набирал в российских кольцевых гонках, выступал и за рубежом – в чемпионатах Германии и Голландии.



ет» в Еврокубке за итальянскую команду «Раньони Моторспорт» на «Леоне» в традиционных цветах ЛУКОЙЛа...

Снова незнакомая трасса, поиск верных траекторий и настроек. Первая гонка проходит в субботу, вторая – в воскресенье. На трибунах армия зрителей: этапы WTCC собирают до 80 тысяч! На российских гонках такой поддержки не бывает. Маркин и Петриков ничуть не стушевались, а просто старательно выполняли свою работу. В свободных тренировках – девятый и десятый результаты. Совсем неплохо при 22 машинах на старте! А вот квалификация из-за мелких технических неполадок не удалась, из-за чего в основном старте Антон и Олег получили места в самом конце стартового поля.

Тем сильнее был эффект, произведенный Петриковым: за 13 четырехкилометровых кругов он отыграл десять позиций! А воскресный заезд завершил шестым (стартовал уже с девятого места) и набрал первые зачетные очки.

Маркин дважды занял тринадцатое место, а Дудукало – единожды одиннадцатое: в воскресенье он вылетел с трассы. Судьи решили, что виновник инцидента – шедший позади Маркин, и назначили тому штраф «стоп-энд-гоу». А после гонки, изучив видеозапись из кабины машины Антона, признали, что решение было поспешным и небесспорным. Тем не менее из Валенсии Team Russia уехала в хорошем тонусе – стало понятно, что в Еврокубке мы отнюдь не аутсайдеры.

ЦЕНА ЗАЧЕТНОГО ОЧКА

Правила Еврокубка во многом повторяют свод WTCC. Это касается и так называемого реверсивного старта: на старте воскресной гонки первую восьмерку пилотов расставляют в порядке, обратном тому, который был на финише накануне. Что это дает, понятно: интригу и зрелищность. И уже на втором этапе в чешском Брно Петриков попал под действие этого правила. Седьмое место в субботу (с тринадцатой стартовой позиции!) – извольте, первый ряд стартового поля в воскресенье.

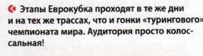
Удержаться в призовой когорте Олегу не удалось: несколько соперников ехали быстрее. Весь заезд Петриков провел в напряженной борьбе с ними, финишировал восьмым и по сумме гонок добавил в свою копилку еще три очка. К слову, Ларини и Коронел набрали в Брно одно очко на двоих, Дудукало вновь ни с чем, а лидером Еврокубка стал испанец Диего Пуйо.

«СЕАТ-Леон» в варианте подготовки для Еврокубка отличается от версии WTCC лишь мелочами. Двухлитровый двигатель с турбонаддувом выдает на пике мощности 300 л.с. Серьезная техника!

Для Маркина чешский уик-энд сложился на редкость неудачно. Антон прекрасно стартовал в субботу, но угодил в массовый «замес». Итогом стал длительный ночной ремонт машины – механикам пришлось даже менять двигатель. И все насмарку: после пяти кругов воскресной гонки отказал топливный насос... Это автоспорт, и нередко на результаты влияет банальный фактор невезения.

Оценку состоявшимся этапам дал руководитель команды Олег Хатюшенко: «У нас долгосрочная программа, и мы не рассчитывали на триумф в дебютном сезоне. Наша задача – создать коллектив, способный достойно представлять страну в состязаниях европейского уровня. Мы не требуем от молодых пилотов немедленных побед, пусть копят опыт. А набранные очки пусть порадуют неравнодушных к автоспорту россиян». Team Russia продолжает свой вояж и через Португалию, Великобританию и Германию вернется в итальянскую Имолу. Но теперь уже знакомую Маркину и Петрикову. ЗР





Этапы Еврокубка проходят в те же дни и на тех же трассах, что и гонки «турингового» чемпионата мира. Аудитория просто колоссальная!

Брно, вечер субботнего дня. Машина Антона Маркина в руках механиков: сильно повреждены кузов, радиатор, рулевое управление, вышел из строя двигатель... Утром все будет в норме.



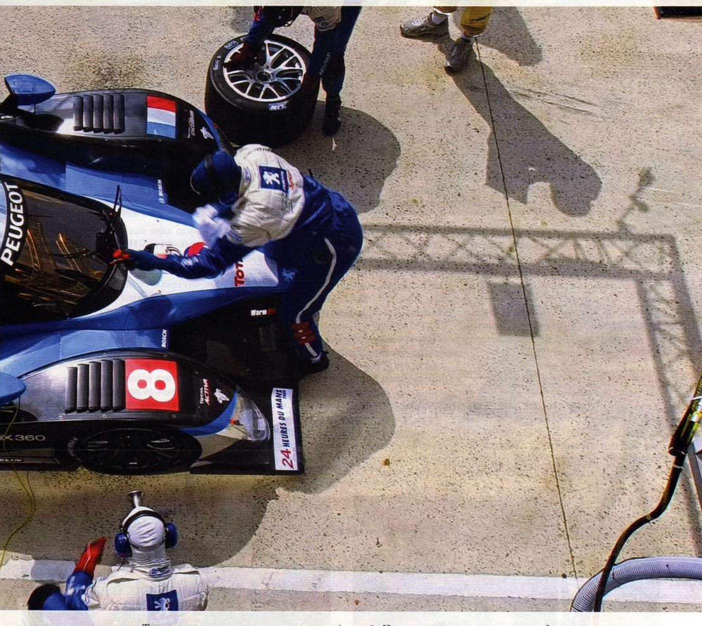
Длинное кино



ДО И ПОСЛЕ

Самое первое впечатление: современный «Ле-Ман» создан для продажи сувениров. Всевозможных киосков, лавочек и палаток здесь едва ли не больше, чем на формуле 1 и чемпионате мира по ралли, вместе взятых. Вот продают комбинезоны и шлемы пилотов прошлых лет с сертификатом аутентичности. Вот кепки, майки, куртки с символикой гонки нынешнего года. Вот фирменные точки предлагают атрибутику команд. Те, кто побогаче, заглянут в бутик часовой фирмы «Ролекс», одного из спонсоров гонки. Отдельные островки – винтажные коллекции. Они манят посетителей вывесками с именем Стива Маккуина. Здесь всегда много народу. Хочешь фильм на CD – пожалуйста. Хочешь замшевую курточку – запросто. Да еще вместе с биркой производителя маленький кадрик из фильма: убедитесь, Стив носил точно такую же. А вот и черно-белый постер в рамке. Украсить стену изображением идола можно всего за 15 евро, берите. И ведь берут! Стив Маккуин скончался от рака в 1980 го-

«Гонки – сама жизнь. Все, что до и после, преходяще». Слова исполнителя главной роли фильма «Ле-Ман» Стива Маккуина лишь кажутся высокопарными. Благодаря ему картина о марафоне получилась удивительно честной. Результат? Фильму 38 лет, давно нет в живых актера и профессионального автогонщика Маккуина, но до сих пор в действе «24 часа Ле-Мана» этот неординарный человек и его картина играют заметную роль, считает Вадим Крючков. Фото автора и «Пежо».



ду, его прах рассеян над Тихим океаном. Но вот уже 29 лет после его смерти одни зарабатывают на раскрученном имени, другие хотят быть причастны к тому, кто побывал «по ту сторону баррикад». Ведь когда-то Стив стал серебряным призером 12-часовой автомобильной гонки в Себринге. Причем выступал там с травмированной на мотогонках (еще одно его увлечение) ногой. Потом этот знающий толк в автоспорте американец умудрился создать самый правдивый фильм о самой французской гонке. И вот уже который год французы отдают ему своеобразную дань уважения.

Впечатление второе: броуновское движение огромного количества зрителей к ночи стихает. Одни разъезжаются в гостиницы близлежащих городков, другие умудряются ночевать на трассе. Для этого есть палаточные лагеря, кемпинги, стоянки. И если прицепы-дачи выглядят на этих стоянках органично, то открытый «Лотос» или «Морган», к бамперу которого привязана растяжка палатки, смотрится экзотично. Утро расставляет точки над i. Горы мусора и пи-

Красный огонек на борту автомобиля указывает, на какой он позиции. В данном случае «Пежо» № 9 – лидер гонки.

рамиды пустых бутылок – признак того, что некоторые «наотдыхались» так, что были не в состоянии сесть за руль. Увы, для части зрителей «24 часа Ле-Мана» – своеобразный алкогольный марафон. А жаль! Когда приходят сумерки, а затем и ночная прохлада, на трибунах остается горстка самых преданных болельщиков. Но ведь именно тогда начинается настоящий «Ле-Ман».

САМА ЖИЗНЬ

Интрига нынешнего марафона, 77-го по счету, – противостояние двух заводских команд, прототипов «Пежо-908 HDI FAP» и «Ауди-R15 TDI » с дизельными двигателями. Французская команда последний раз выигрывала гонку в 1993 году, немецкая – восемь (!) раз за последние девять лет. Автомобили «Пежо» достаточно быстры, но свергнуть с пьедестала великолепно организованную да еще упакованную опытными пилотами немецкую команду очень трудно.

Как это часто случается на «Ле-Мане», судьба золота решилась ночью. Теоретически в темное время преимуществом должна была располагать команда «Ауди». Прототип с открытым кокпитом, как у немцев, в данном случае предпочтительнее застекленного французского. Причина – обилие насекомых, которые разбиваются о переднюю часть автомобиля. Вернуть обзор пилоту «Ауди» позволяют специальные отрывные пленки на забрале шлема. А вот с обилием грязи на почти авиационном фонаре «Пежо» стеклоочистители (и иногда даже механики на пит-стопах) не справляются. Получается, одни мчат зрячие, а другие – почти вслепую.

Перед закатом лучший экипаж «Ауди» отставал от лидировавших французов лишь на круг и имел все шансы отыграться. Но около четырех ночи начались неполадки с двигателем, на устранение которых понадобилось время. Из-за этого автомобиль не только потерял позицию, но и отстал теперь уже от дуэта «Пежо» на шесть кругов. Такую пропасть не смог отыграть в свою смену даже опытнейший пилот «Ауди» Том Кристенсен: французы не оставили ему шансов. В этом году прототипы «Пежо» ехали и быстрее, и надежнее, первые две ступени пьедестала почета достались им по праву. Золото у экипа-



Iconic Poster. Портрет Стива Маккуина, олицетворяющего дух «Ле-Мана», – всего за 15 евро.



Подобные рекорды тоже неотделимы от 24-часовых гонок.



Единственный россиянин Роман Русинов выступал за рулем «Феррари» № 84 и финишировал в третьем десятке.

жа Дэвид Брэбэм – Марк Жене – Александр Вурц, серебро у трио, состоящего из Себастьяна Бурдэ, Франка Монтаньи, Стефана Сарразина. Экипаж немецкой команды в составе Ринальдо Капелло, Тома Кристенсена, Алана Макниша довольствовался бронзой.

Любопытна судьба четвертого места. В упомянутом уже фильме герой Маккуина и его машина несли рекламу мало известной у нас нефтяной компании «Галф» (Gulf). Картина снималась в ходе реальной гонки и прославила реальные команды и реальных спонсоров. Прошло столько лет, а концерн Gulf Oil остался верен «Ле-Ману». Уже трудно представить себе марафон без характерных оранжево-голубых логотипов в винтажном стиле, настолько неотделимы они от гонки. В этом году цвета нефтяной компании защищала команда Aston Martin Racing. Один из экипажей был составлен исключительно из восточноевропейцев – чехов Яна Шароуза, Томаша Энге и немца Штефана Мюкке. Последний – сын баггиста Петера Мюкке, который сражался с нашими пилотами еще во времена СССР. Вот эта зубастая команда и подобралась вплотную к подиуму, опередив куда более титулованных конкурентов. К сожалению, из российских пилотов в этот раз стартовал (и, что радует, финишировал) лишь Роман Русинов. Его экипаж довольствовался седьмым местом в классе LMGT2 и 27-м в абсолюте.

Что греха таить, смотреть длинные гонки, в том числе «Ле-Ман», занятие утомительное. Здесь спорт несколько дистанцирован от зрителя. И зачастую, когда в боксах команд кипят страсти, стан болельщиков объят сном. Так в чем секрет популярности «Ле-Мана»? Наверное, в том, что современная гонка так тесно переплетается с историей, легендами, кино. В том, что у каждого из участников и наблюдателей действа свое объяснение его притягательности, своя мотивация. Прав был Маккуин: эти 24 часа – сама жизнь со всеми ее взлетами и невзгодами. ЗР





Согласитесь, такие машины смотрятся в палаточном лагере несколько инородными.

Марк Жене, пилот победившего экипажа, принимает поздравления на финише.



Лоэб дал осечку

Ралли «Акрополис» принесло вторую подряд победу команде «Форд» – отличился Микко Хирвонен. Правда, соперники ему сильно в этом помогли. Пилоты «Ситроена» самоустранились с дистанции: сначала вылетел и разбил свой С4 Себастьен Лоэб, а на третий день гонки уничтожил подвеску Даниэль Сордо. На тот момент испанец проигрывал лидеру всего 3 секунды. Яри-Матти Латвала сильно отстал от партнера по «Форду» в конце первого дня – потерял около 3 минут, пока зрители выпихивали его «Фокус» из канавы. Сошел также Петер Сольберг, и Хирвонену, по сути, не с кем стало бороться. Его отставание от Лоэба в чемпионате сократилось до 7 очков – возрождение интриги!

Очень ярко провел греческий этап наш Евгений Новиков, став самым молодым пилотом (18 лет 8 месяцев 23 дня), когда-либо выигрывавшим скоростной участок чемпионата мира. А всего на его счету четыре выигранных СУ! Новиков шел на железное четвертое место, наседая на Латвалу, однако поломка дифференциала в последний день гонки отбросила россиянина за пределы зачетной восьмерки.

Столкновение интересов

Впервые в этом сезоне этап «турингового» чемпионата мира прошел под диктовку не СЕАТа и «Шевроле», а БМВ. На трассе в Брно ударно выступили пилоты итало-испанского подразделения заводской команды: победы в заездах одержали Алессандро Дзанарди и Серхио Эрнандес. В итоге БМВ переиграла лидера – СЕАТ – в командном зачете. Однако в зачете пилотов картина прежняя, поскольку и Дзанарди, и Эрнандес далеки от притязаний на титул. И отчасти помешали своим партнерам: из главных забойщиков БМВ серьезно пополнил очковый запас только Йорг Мюллер, тогда как Энди Приоль и Аугусто Фарфуш не блистали. А вот действующий чемпион и лидер чемпионата сеатовец Иван Мюллер разок побывал на подиуме.

Трио «Шевроле» дважды осталось вне очковой зоны, равно как и пилоты российской команды Lada Sport. Наивысшего достижения для нее в Брно добился голландец Яап ван Лаген – четырнадцатое место в одном из заездов.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

7–8.08 чемпионат России, «Южный Урал», Бакал Челябинской обл.
21–22.08 Кубок России, «Горный лен», Асбест Свердловской обл.
4–5.09 чемпионат России, «Гуково», Ростовская обл.

КРОСС

1–2.08 традиционная гонка (легковые, багги), Златоуст
1–2.08 Кубок РАФ (легковые, багги), Арамиль
8–9.08 чемпионат России (легковые), Воронеж
8–9.08 традиционная гонка (легковые), Тюмень
8–9.08 чемпионат Санкт-Петербурга (багги)
15–16.08 первенство Сибирского округа (легковые, багги), Новосибирск
15–16.08 Кубок РАФ (легковые), Ирбит
15–16.08 Кубок РАФ (легковые, багги), Веселовка
21–23.08 чемпионат России (грузовики), Кораблино
21–23.08 первенство и Кубок России (легковые, багги), Ставрополь
22–23.08 традиционная гонка (легковые), Алапаевск
29–30.08 чемпионат России (легковые), Казань
29–30.08 чемпионат Сибирского округа (грузовики, легковые), Чита

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

1–2.08 чемпионат Сибири и Дальнего Востока по кольцевым гонкам, Красноярск
1–2.08 Кубок и первенство России по картингу, Ульяновск
5–8.08 чемпионат России по ралли-рейдам, «Хазарские степи», Астраханская обл.
14–16.08 чемпионат России по картингу, Ульяновск
20–23.08 чемпионат России по трофи-рейдам, «Вепрь-трофи. Перезагрузка», Нижегородская обл.
21–23.08 Кубок и первенство России по картингу, Подольск
22–23.08 чемпионат России по кольцевым гонкам, Дорогобуж
29–30.08 чемпионат Сибири и Дальнего Востока по кольцевым гонкам, Красноярск

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

7-й этап, ралли «Акрополис»

1. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	4:09.42
2. **С. Ожье** (Франция, «Ситроен-С4»)	1.12
3. **Я.-М. Латвала** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.45
4. **Ф. Виллагра** (Аргентина, «Форд-Фокус»)	3.48
5. **К. Раутенбах** (Зимбабве, «Ситроен-С4»)	3.59
6. **Х. аль-Кассими** (ОАЭ, «Форд-Фокус»)	7.04
7. **М. Остберг** (Норвегия, «Субару-Импреза WRC»)	12.24
8. **Л. Атанассулас** (Греция, «Шкода-Фабия S2000»)	12.47

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 6 этапов

Пилоты

1. **И. Мюллер** (Франция, «СЕАТ-Леон»)	66
2. **Г. Тарквини** (Италия, «СЕАТ-Леон»)	56
3. **А. Фарфуш** (Бразилия, БМВ-320)	54
4. **Й. Мюллер** (Германия, БМВ-320)	41
5. **Р. Райделл** (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	38
6. **Э. Приоль** (Великобритания, БМВ-320)	36

Команды

1. СЕАТ	161
2. БМВ	153
3. «Шевроле»	103
4. Lada	45

СЕРИЯ GP2

После 4 этапов

1. **Р. Гросжан** (Франция, «Барва Аддакс»)	40
2. **В. Петров** (Россия, «Барва Аддакс»)	33
3. **П. Мальдонадо** (Венесуэла, «ART GP»)	26
4. **Н. Хюлькенберг** (Германия, «ART GP»)	26
5. **Л. ди Грасси** (Бразилия, «Фат Барнер»)	24
6. **А. Валерио** (Бразилия, «Пике GP»)	16

Почти как папа

Многократный чемпион России Александр Львов дебютировал в грузовом кольце. За рулем MAN в составе австрийской команды Эгона Алгойера (Team Allgauer) петербуржец проведет сезон в чемпионате Европы (FIA European Truck Racing Championship). Чемпионат ориентирован на частные команды, которые сражаются на продукции MAN, «Рено», «Фрейтлайнера», «Мерседеса», «Скании» и DAF – всего в заявочном списке 30 пилотов.

Уже на первом этапе в голландском Ассене Львов выступил весьма достойно, в первом же боевом заезде заняв двенадцатое место. В итальянском Мизано финишировал десятым и открыл счет набранным очкам. Пополнил его в Испании и Франции и после четырех этапов



занимает одиннадцатое место. До старшего партнера по команде ему еще далеко: опытный Алгойер идет на пятой позиции. Лидерство же уверенно держит испанец Антонио Альбасет (MAN).

Добавим, что отец Александра наш прославленный гонщик Михаил Львов в конце 80-х выступал именно в этом турнире. За рулем МАЗа…

Лубянка отжигает

В Москве на Лубянской площади прошел Международный фестиваль дрифтинга. Состязание собрало 18 пилотов из России и Украины. В финал пробились только москвичи, и зрители увидели уникальную дуэль отечественной и зарубежной техники: «Ниссан-Сильвия S15» Георгия Степаняна против ВАЗ-2105 VFTS Федора Воробьева. Двух заездов не хватило для выявления сильнейшего, лишь в третьем иномарка вырвала победу. На третьем месте петербуржец Тимофей Кошарный («Ниссан-Сильвия S15»). Паузы между заездами дрифтеров заполняли звезды мотофристайла, совершая умопомрачительные прыжки на фоне одиозного здания.



Угроза для УАЗов

Июньской гонкой в подмосковной Истре завершила первую половину сезона в кроссовом Кубке России техника класса Т1-2500. Впервые за многие-многие годы в дивизионе появилась вазовская «Нива». Построил ее гонщик из Бронниц Всеволод Дроздов. Первая битва «Нивы» с двумя десятками УАЗов на майском этапе Кубка в Рязани завершилась четвертым местом. В Истре же «красотку» жестко осадили, нанеся ей повреждения радиатора.

Гонку, вторую подряд, выиграл петербуржец Владимир Худяков, заметно подтянувшись по очкам к ушедшим вперед лидерам – ульяновцу Олегу Короткову и москвичу Петру Дрофичеву. Впереди еще три этапа, и исход турнира во многом зависит от того, научит ли Дроздов свою «Ниву» быстро проходить повороты. На прямых-то участках она уже сейчас вне конкуренции.



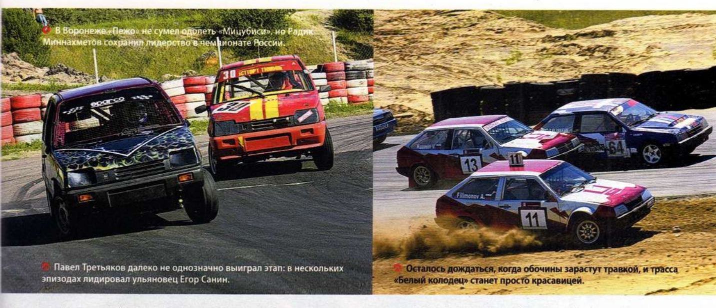


«Колодец» благополучия

Кризис сильно зацепил российский автоспорт. Отменяются гонки, затягивается строительство новых трасс, сократилось число участников в раллийном чемпионате страны, кольцевой чемпионат в летаргическом сне. А вот кросс и ралли-кросс пребывают в добром здравии, в чем убедился Юрий Тюрин, посетив гонку в Воронеже.

Большинство пилотов, избравших кросс и ралли-кросс «своими», продолжают участвовать в соревнованиях и в России, и в Европе. Причем в зарубежных выступлениях явный подъем: екатеринбуржец Вадим Макаров возглавляет зачет кузовного дивизиона в чемпионате Европы по кроссу, а омич Эдуард Леганов держится в лидерах раллийкроссового первенства.

Российский чемпионат по ралли-кроссу вырос в серьезную серию, а вот качество трасс отстает. Автодром КВЦ в Тольятти переделали неудачно – неинтересная конфигурация и неидеальное покрытие. В Казани автодром вроде шикарный, однако на трассе «Высокая гора» в большей степени важна мощь мотора, а не мастерство пилота. Воронежский «Белый колодец» привыкли ругать за пыль, ухабы, неуютный паддок и раскисающую в дождь дорожку. Но как же сильно удивились участники чемпионата страны, приехав на Дон и обнаружив совершенно новую трассу: с отличным асфальтовым покрытием, поребриками, продуманными зонами вылета и абсолютно иной конфигурацией, в которой удачно соединились пара длинных прямых, закрученные шпильки, крутые повороты и приличный перепад высот.


В Воронеже «Пежо» не сумел одолеть «Мицубиси», но Радик Миннахметов сохранил лидерство в чемпионате России.

Павел Третьяков далеко не однозначно выиграл этап: в нескольких эпизодах лидировал ульяновец Егор Санин.

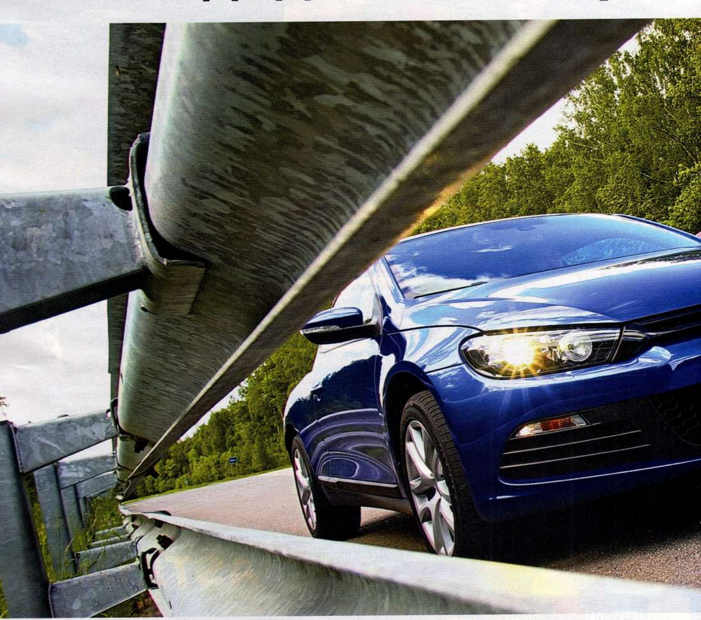
Осталось дождаться, когда обочины зарастут травкой, и трасса «Белый колодец» станет просто красавицей.

Владислав Кузьмин, один из ее создателей и гонщик: «На трассе 60% покрытия – асфальт, 40% – стабилизированный грунт, ширина дорожки 12–16 метров. На грунтовых участках теперь новое покрытие повышенной твердости, оно не пылит. В опасных местах установили бетонные блоки и прикрыли шинами в местах, где машина может удариться в них под неприятным углом. Но все же старались обойтись песчаными зонами, чтобы снизить риск повреждения машин. В дальнейшем обустроим парк-стоянку. И планируем в будущем году принять этап ралли-кроссового чемпионата Северной Европы».

А пока обновления «Белого колодца» проверили боем наши гонщики в четырех легковых классах. В «Оке-Юниор» победил лидер турнира тольяттинец Павел Третьяков. В одном из заездов состоялась проверка безопасности трассы: «Ока» Валеры Птицына перевернулась и ударилась в отбойники из шин – и никаких значительных повреждений, пилот самостоятельно уехал в боксы. В классе стандартных переднеприводных машин с 1500-кубовыми моторами отличился москвич Денис Суворов. В полноприводном классе Д1 борьба за победу шла до последних метров. Игорь Плотников привез слишком мягкие шины, которые в условиях адской жары (до сорока в тени!) быстро переставали держать его «Лансер Evo V». Поэтому всю концовку финала сибиряк отбивал атаки Радика Миннахметова. Казанец все же уступил на финише пару метров, но сохранил лидерство в чемпионате.

Гонку 1600-кубовых заряженных машин пропустил лидер – Ирек Миннахметов. И потому утратил лидерство, которое перешло к Расулю Минниханову, выигравшему в Воронеже. На третьем месте в этом самом горячем классе держится... москвичка Татьяна Елисеева, выступающая на «восьмерке», которой, по сравнению с машинами некоторых соперников, не хватает пары десятков л.с. А всего в этом зачете числится уже 27 пилотов – несмотря на кризисы, ралли-кросс в хорошей форме. **ЗР**

Кандидат в мастера



БОЛЬШАЯ РАЗНИЦА

Возможно, «Сирокко» нельзя в полной мере назвать горячим хэтчбеком. Но – и еще раз «но»! – фольксвагеновское купе по характеристикам очень напоминает «Гольф GTI» предыдущего поколения, а цена и относительная непрактичность определяют его в узкую нишу компактных «спортсменов».

Да, «Астра» от Opel Performance Center на 40 л.с. мощнее «Сирокко». Однако раз в пробке я встретился взглядом с водителем 260-сильной «Мазды-3 MPS» – и грустно улыбнулся. Его машина еще мощнее, но в заторе стоим вровень и он, и я, и «Дэу-Матиз». Зато на микролитражку никто не обращает внимания, заряженная «Мазда» внешне почти не отличается от обычной, а на «Астру OPC» продолжают поглядывать – даром что возраст не скроешь. И пусть экстерьер изменен по минимуму (бамперы, пороги и задний спойлер, окрашенная в цвет кузова полоса поперек радиатора да большие колеса), но уж больно стремительный облик у трехдверки.

«Фольксваген-Сирокко» только начинает карьеру, звезда «Опеля-Астра OPC» клонится к закату. Сможет ли кандидат переиграть заслуженного мастера спорта? Вадим Никишев свел эти модели в поединке.



«Сирокко» приметен прежде всего новизной. Турецкий дизайнер Мюрат Гюнак сделал концептуальный «Айрок» чересчур смелым, и команда Вальтера де Сильвы попыталась причесать его под корпоративный стиль. (Жаль, ведь крупный концерн может позволить себе выходящую за рамки модель – родила же флегматичная «Тойота» забияку «Селику».) «Сирокко» в итоге получился весьма своеобразным: объединить агрессивный профиль и сдержанный передок непросто даже талантливому дизайнеру.

Разница в салонах не столько возрастная – в «Сирокко» есть прямые заимствования у старого знакомого, купе-кабриолета «Эос», – сколько идеологическая. Техно-интерьер «Астры» неплох, но качество материалов здесь похуже, отсутствуют ниши для мелочовки. Да что там, мобильник и пачку сигарет некуда положить! А характерные отличия горячей модификации проявляются в панельках под алюминий (могут быть и в цвет кузова), накладках на педали, руле с рукояткой коробки да хитрой оцифровке приборов. И если рулевое





Великолепный инструментарий позволяет контролировать все процессы, не отвлекаясь от управления даже на высокой скорости.

В салоне еще больше фольксвагеновской сдержанности. От дерзкого замысла остались лишь треугольные дверные ручки – единственный эргономический просчет.



Облик «Сирокко» вряд ли можно назвать ярким или вызывающим. Скорее, он необычен, тем и привлекает.

200 сил и 280 Н·м – не так много для спорткара, но в паре с расторопным автоматом они дадут прикурить и более мощному сопернику!





Аляповатая комбинация «Опеля» затрудняет считывание показаний и не позволяет следить за температурой двигателя.

Строгий интерьер огорчает отсутствием ниш для мелочовки. «Спортивные» оправдания не принимаются: рабочую позу портит не самое удачное сиденье.



Эффектный дрифт на «Астре OPC». Ей будто нравится быть в центре внимания – автомобиль наслаждается скольжениями.

Вот он, источник адреналина: двухлитровый турбомотор мощностью... да не важно какой. Главное – темперамент!





Робот против эксперта – на кого поставить? Человек жмет на педаль, меняет передачи, отпускает педаль. Робот тратит время лишь на размыкание и смыкание сцеплений.

Даже выштамповки на полке напоминают «горбы» за сиденьями родстера: снова спортивные нотки.



колесо удобно, то кубический набалдашник рычага мало вяжется со спортивным имиджем, а шкалы слишком игривы и плохо читаются. С эргономикой тоже не все гладко: сидушки от «Рекаро» рассчитаны только на стройного водителя и установлены слишком высоко. Даже со среднестатистическими 180 см подпираешь потолок, а на извилистой трассе вестибулярный аппарат просит опустить сиденье.

Конкурент в этом отношении почти безупречен. Хотя он на 4 см приземистее «Астры», пространства над головой в избытке, а рулевую колонку не только можно, но и нужно опустить пониже: точка расположения тазобедренного сустава по сравнению с посадкой в «Гольфе» опущена на 15 мм. А сиденья хотя и не подчеркнуто спортивны, но надежно фиксируют водителя любой комплекции. Забираться в них, правда, не менее проблематично – «спасибо» низкому сиденью и широченному порогу. Такая посадка напомнила мне… «Порше». И кто-то будет спорить, что «Сирокко» не спортсмен?

В быту преимущество за «Фольксвагеном»: солидный дорожный просвет в 160 мм, 17-дюймовые шины с относительно высоким профилем, а главное – коробка DSG, умело распоряжающаяся двумя сотнями лошадиных сил. «Опель» тоже можно приспособить к каждодневным поездкам. Точнее, самому приспособиться к его нраву. Готовы зубрить подробный рельеф дороги? Сможете уворачиваться от выступающих люков? Приучите себя аккуратно обращаться с газом, чтобы момент включения турбокомпрессора не отдавался подзатыльником? Тогда катайтесь на здоровье. Только не заезжайте далеко от сервиса: в комплектации нет не то что полноразмерной запаски, здесь вместо докатки лишь компрессор с герметиком. А шансы серьезно повредить покрышку 235/40R18 ой как велики!

Так, наверное, неспроста все это? На то «Астра OPC» и горячий хэтчбек, для того ее и учили ездить на «Нюрбургринге». И, надо полагать, замеры на полигоне не оставят шансов более гражданскому «Сирокко».

ВСЕХ РАЗОГНАТЬ!

Стартовать на «Опеле» нужно учиться: подыскивать обороты, ловить грань пробуксовки. Переборщил – и вся энергия размазывается по асфальту длинными черными следами. Р-р-рав, р-рав! – после



Погрузочная высота сразу отметает всякую мысль о перевозке тяжестей. Автомобиль для эгоиста, который не прочь с ветерком прокатить троих друзей.



Помимо обвеса, версию OPC выдает центральное расположение патрубка выхлопной системы. Несмотря на возраст, трехдверка до сих пор притягивает взгляды.

ЧТО ТАКОЕ «ГРАДУСНИК ЭМОЦИЙ»

Практика показала, что субъективная оценка автомобиля порой важнее парадных цифр. Далеко не рекордная малолитражка иногда способна подарить больше удовольствия от вождения, чем спорткар. Но как сравнить впечатления? Предлагаем свою систему – своеобразный градусник.

За условный ноль принимаем уровень эмоций, которые дарят, скажем, серийный «Рено-Логан 1,4» или «КИА-Спектра». Это ни хорошо ни плохо – автомобиль честно выполняет свою работу, не вызывая восхищения или отторжения. За максимальные 10 баллов примем такой уровень восторга, при котором недостатки не принимаются в расчет, а человек бежит в банк брать кредит на машину мечты.

От отрицательной части шкалы отказываемся: искать различия между «очень плохо» и «никуда не годится» смысла нет. Если вдруг такая машина окажется на тесте, ее место – ниже нулевой отметки.

	Opel Astra OPC	Volkswagen Scirocco
Максимальная скорость	233,82 км/ч	226,25 км/ч
Разгон 0-100 км/ч	7,32 с	6,97 с
Разгон 0-400 м	15,25 с	15,11 с
Тормозной путь 100-0 км/ч	39,3 м	37,45 м

двух тысяч оборотов гляди в оба, чтобы не перекрутить мотор. Ш-ш-ш – с шумом выдыхает выпускная система. Свист турбины, клекот перепускного клапана, тычки подхвата… Тысяча чертей! Что это за жалкие 7,3 секунды до сотни? По ощущениям мы уже в космосе, а объективно – показатели почти на секунду хуже заявленных фирмой. И скорость не дотянула до обещанной: слегка за 230 км/ч.

Новому, необкатанному «Сирокко», на котором еще нет даже номеров, и этот результат вряд ли будет по зубам. Тут даже систему стабилизации полностью не отключить, не говоря уже о большей массе и более слабом моторе. И на тебе: на разгоне до сотни вышли из 7 секунд! Не знаешь, чему дивиться – то ли лучшим, чем в паспорте, данным, то ли победе над «Астрой».

Однако удивились мы разве что первому факту. Ведь сопутствующей задачей теста было выяснить, насколько велика роль коробки передач в динамических дисциплинах. Преселективный робот оказался на высоте: стартуя, «Сирокко» повизгивает шинами, но разгон при этом продолжается – бортовая электроника, очевидно, настроена на самый эффективный процент пробуксовки. А смену передач воспринимаешь больше на слух. Блеск! И хотя к шестиступенчатой механике «Опеля» претензий нет (четкая работа привода, надежные синхронизаторы), остается признать: даже эксперту сложно переиграть современный автомат.

Горная дорога выявила характерную особенность заряженной «Астры»: она заточена на явно недостаточную поворачиваемость. Похоже, конструкторы темпераментного хэтчбека сознательно перестраховали водителя. Сброс газа и… никакого заноса: с потерей скорости «Опель» встает на дугу, даже не пытаясь забросить заднюю ось. Но сказать, что машина без огонька, – погрешить против истины. Просто нужно строить строго кольцевые траектории, не оставляя запаса на скольжения. Либо, если хочется проехать с дымком, пускать его из-под передних колес.

«Сирокко» настроен тоньше. Его поворачиваемость практически нейтральна, и если не делать контрвыпадов рулем, то электроника позволит пройти поворот с равномерным сносом всех четырех колес.

Но тем, кто жаждет грубой мощи, «Астра» будет милее. Она интересна своей прямолинейностью, диким мотором и кольцевыми повадками. А еще – ценой: увы, более сбалансированный «Фольксваген» в полтора раза дороже. И адреналин от них разный: рождаемый «Сирокко» подобен тому, что вырабатывает сам организм, «Астра ОРС» – прямой укол в сердце. ЗР

Автономное плавание

Что может быть увлекательнее путешествий? Совместить речной круиз, автомобильное приключение и отдых на воде предлагает Андрей Сидоров. Фото: Константин Якубов.



Вариантов с удовольствием провести отпуск придумано великое множество: от классического пляж-пиво-потанцуем до экстремальных альпинизма, скайджампинга или сплава по речке пятой категории. Каждый выбирает на свой вкус и кошелек с учетом неодолимых бытовых обстоятельств. И все же большинство предпочитает отдых у воды, а в палатке ли или в звездном отеле на берегу – не так уж и важно. Главное – хоть ненадолго сменить обстановку, набраться новых впечатлений и, если повезет, найти на свою голову какое-нибудь нестрашное приключение. Впрочем, не будем учить читателя жизни – он наверняка знает, как лучше распорядиться своим отпуском.

Мы придумали свой вариант, опробовали его на собственном опыте – и, если бы не поджимали сроки сдачи этого материала в номер, с удовольствием продолжили бы маршрут еще на недельку.

Идея – речной круиз, но не на теплоходе (в этом нет ничего необычного), а на автомобиле! Достоинств у этого варианта множество: и свобода, не ограниченная расписаниями и плановыми экскурсиями на берег, и приятная компания единомышленников, и элемент приключения – словом, необычное автомобильное путешествие. Плавсредство – плот из деревянного настила размером 6×4 м на четырнадцати 200-литровых бочках. Для манев-



рирования – пятисильный лодочный моторчик. Для нашего «Хёндай-i30» массой 1300 кг, четырех членов экипажа и сопутствующего имущества этого вполне достаточно. Расчет прост: плавучесть обеспечивают бочки, каждая способна не дать потонуть грузу примерно в 200 кг. В минусе всё, что на этих бочках будет держаться: настил, машина, экипаж со своими пожитками. И должен остаться какой-то запас, хотя бы полтонны.

Конструкция и наш вариант сборки и погрузки машины видны на фото, однако несколько пояснений все же не помешают. Во-первых, понтоны из бочек нужно размещать по возможности ближе к краям, а ватерлиния не должна проходить выше уровня в три четверти бочки – это повышает остойчивость плота и гарантирует достаточный выравнивающий момент при случайном крене. Разумеется, бочки должны быть герметичными, с плотно затянутыми пробками, а поперечный настил в зонах под колесами и продольные колейные доски – достаточно прочными. У нас – лиственница толщиной 40 и 50 мм соответственно. Материал хотя и тяжелый, но надежный.

СУДОВЕРФЬ

Технология сборки конструкции и спуска на воду может быть разной, многое зависит от береговой линии. Мы из экономии времени и сил сделали так: сначала поверх прицепа уложили

Комплект для нашего плота компактно размещается на «Трейлере»-автовозе.

части настила, на которые будут опираться колеса машины, отдельно собрали понтоны – по семь бочек, стянутых капроновым шнуром между тремя досками, и притянули их снизу к настилу. В таком виде судно уже готово к спуску на воду. Сделать это проще с колес – плот в воде всплывает, а прицеп легко выезжает из-под него на берег. А чтобы не отчалил раньше времени, надежно его швартуем.

«Хёндай» по трапам взбирается на борт и занимает свое расчетное место. Следом грузится походное имущество и сам экипаж. Бить о нос бутылку шампанского не стали – приберегли до завершения маршрута.

ОТДАТЬ КОНЦЫ

Лодочный моторчик на удивление легко управляется с нашим довольно массивным судном. При пробном заходе против течения оно уверенно делает три узла, то есть в стоячей воде будет верных 10 км/ч. Вполне достаточно для неспешного путешествия. Ведь вся прелесть его не в скорости! Куда приятнее плыть по течению в полной тишине, рассматривать живописные берега и ловить рыбу прямо с борта. Поэтому идем без мотора, изредка запуская его для корректировки курса или подхода к берегу.



Судно на воде, шампанское о борт будет чуть позже.

Слева Пьяный бугор – живописный берег, поросший витиеватыми соснами. В былые времена бурлаки, конвоировавшие баржи по ленивой Оке, менялись здесь сменами и традиционно получали зарплату. Куда она уходила, нетрудно догадаться по дошедшему до нас топониму. Впрочем, гуляют здесь и поныне.

Будний день, прохладно, несмотря на конец июня, поэтому пляжи пустынны. На реке лишь рыбаки в лодках, уставившиеся на свои поплавки, торчащие из мутной воды. Кажется, ничто не сможет вывести их из нирваны, пусть даже по реке плывет паровоз! Счастливые люди! Не зря, видимо, время, проведенное на рыбалке, Богом в жизнь не засчитывается.

Разговоры о том, что река на протяжении нескольких километров после города успевает самоочиститься от продуктов человеческого прогресса, от лукавого! От Серпухова до Ступино по ре-



Сборка плавсредства заняла около полутора часов.

ке примерно 40 км, однако существенного очищения воды мы не заметили. Пластиковые бутылки и пакеты – проклятье нашей цивилизации! – встречаются всюду, где есть более или менее удобный подъезд к воде. Хотя откровенных свалок, характерных, к примеру, для деревень в верховьях Протвы (приток Оки), мы не встретили.

Угли в мангале, приютившемся на корме, готовы, пора что-нибудь поджарить на обед. Спасают дежурные сосиски. Здесь, спустя восемь часов после завтрака, они кажутся гораздо вкуснее, чем дома, а сам обед не прерывает нашего путешествия. Главное – не собираться вчетвером на одном углу плота, иначе крайние бочки почти целиком уходят под воду.

Проходим под новым, а спустя час – под старым Каширским мостом через Оку. Справа сияет золотым купо-





Будь у нас побольше времени, дошли бы и до Каспия!

Выезд на набережную – по колейным мосткам.

лом Белопесоцкий женский монастырь, но ни послушниц, ни монашек на берегу не видно – их житие праздности не предполагает. Чуть дальше Каширский судостроительный завод. И там ни людей, ни судов, лишь пустынная бетонная стена некогда оживленного причала и безжизненные здания на берегу. Одно оправдание запустению – чем мертвее завод, тем живее природа вокруг.

Дело к закату. Короткое путешествие подходит к концу, пора причаливать. Коллеги уже присмотрели подходящее место на берегу и передают по рации, что надо поторапливаться – чайник вскипел, плов на подходе.

...Через два часа все было кончено. Плот в разобранном виде занял место в прицепе, «Хёндай» наконец-то обрел твердь под колесами, а нам остались лишь фотографии да незабываемые впечатления. Жаль, что эта командировка длилась всего лишь сутки. ЗР

Путешествие закончено, разобранный плот переезжает на прицеп.



Ух, какой длинный!

Такие восхищенные возгласы чаще всего сопровождают лимузины со свадьбой на борту. Наверное, ради этих слов их и строят. Однако длинными бывают не только легковые авто, но и автобусы, трамваи, автопоезда… Метраж оценивал Алексей Воробьев-Обухов.

Растянуть можно, в принципе, любое авто, будь то «Смарт», «копейка» или «Феррари». Цель таких переделок разная, но сверхзадача почти всегда одна: удивить, поразить, привлечь внимание окружающих. Рецепт тюнинга довольно примитивен: автомобиль разрезают пополам и встраивают посередине самодельный кусок кузова большей или меньшей длины. Разумеется, приходится серьезно усиливать лонжероны и подвеску: стрела прогиба огромна да и масса растет (причем порой настолько, что автомобиль… переходит в грузовую категорию!).

Иногда вместе с длиной приходится увеличивать и количество колес. Например, до двадцати шести! Именно так сделал Джей Орберг по заказу Голливуда. Длину будущей машины он выбирал недолго: ровно 100 футов (30,5 м). Это чудо не только ездит и ублажает седоков бассейном и водяной кроватью королевских размеров, но и служит посадочной площадкой для легкого вертолета! Чтобы повернуть, машина «ломается» посередине, однако и в таком виде вписаться в вираж за один маневр ей не всегда удается. Приходится давать задний ход. Как? Очень просто: в корме есть вторая водительская кабина.

На столь радикальные меры при создании стретчей обычно, конечно же, не идут – серийные авто удлиняют, как правило, на 4–5 метров. Все равно впечатляет, да и ездить еще можно.

БОЛЬШЕ НАРОДУ – МЕНЬШЕ… ПРОБОК!

В отличие от авторов VIP-стретчей, создатели сверхдлинных общественных

Стретч на базе «Хаммера» подойдет для особо многодетной семьи. Водителю потребуется не только ловкость, но и автобусная категория!



Классический лимузин-стретч обычно имеет длину около 9 метров.

Самый длинный в мире голливудский монстр растянулся на 30 метров.



«Феррари» тоже попал под болгарку, хотя и в обычном виде перевозит лишь весьма важных персон.

Этот длиннющий «Смарт» построили с единственной целью: рекламировать газированную воду в банках.



средств транспорта думают о разгрузке дорожного движения в мегаполисе. Идея проста и понятна: если загрузить в салон единственного автобуса человек триста, то он займет места на дороге куда меньше, чем 60 пятиместных легковушек. Такой автобус – самый длинный в мире! – сделала «Вольво», теперь его клоны ездят на улицах пары бразильских городов по специально выделенным полосам. Проект, названный BRT (Bus Rapid Transit), планируют запустить также в Индии, Индонезии, Китае, Мексике и Чили. Это в 20 раз выгод-



Это не пробка из грузовиков, а один-единственный автопоезд, растянувшийся ради рекорда почти на полтора километра!



Стретч на базе «копейки» весьма демократичен и служит на Кубе в качестве восьмиместного шестидверного такси.



«Кадиллак», показанный на выставке SEMA в США, не боится никаких бордюров. Впрочем, он не слишком длинный. Но где, скажите, посадочный трап?



«Вольво-B12M Биартикьюлейтид» – самый длинный автобус; на конечных остановках приходится строить специальные площадки, чтобы он мог развернуться.

нее, чем строительство метро, хотя и годится лишь для теплых стран: зимой такой автобус, имеющий привод на единственную ось (вторую), вряд ли сможет нормально передвигаться.

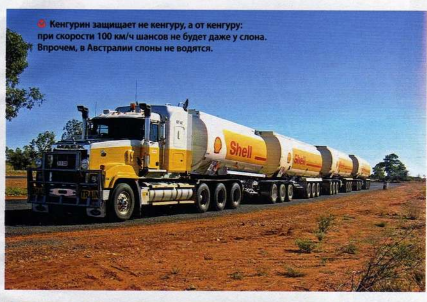


Этот водитель по неосторожности посадил свой суперкар на брюхо в безобидной для остальных авто ситуации.

КАК ПО РЕЛЬСАМ

Слово «автопоезд» вызывает обычно ассоциацию с тягачом, везущим полуприцеп или прицеп. А вот в Австралии на совершенно законных основаниях разрешают гонять автопоезда массой до 200 т и длиной до 53,5 м со скоростью до 100 км/ч! Но это, так сказать, обычные грузоперевозки. А какой длины автопоезд способен потянуть единственный тягач в принципе? Тут уже начинается работа для комиссаров Книги рекордов Гиннеса. И вот что они намерили в 2003 году: 87 прицепов и 1235,3 м. А если по примеру железнодорожников встроить в состав несколько тягачей? О, тогда совсем другое дело: как вам автопоезд длиной 1474,3 м из 112 «вагонов» и трех тягачей?

Впрочем, есть рекорды и другого рода. Например, в Китае для перевозки ферм моста построили полноприводную самодвижущуюся платформу на резиновом ходу о 880 колесах! В каждое встроен гидромотор, длина платформы достигает 73,2 м, а полезный груз равен 2500 т.



Кенгурин защищает не кенгуру, а от кенгуру: при скорости 100 км/ч шансов не будет даже у слона. Впрочем, в Австралии слоны не водятся.

ЭКОЛОГИЯ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Все описанные выше «самые-самые» страдают общим недостатком: портят воздух выхлопом, пусть даже он соответствует нормативам Евро IV или Евро V. Но ведь можно изобрести и самый длинный... велосипед. Рекордный – длиной 28,1 м. Ну а чтобы покататься, любители создают машины на восемь – десять седоков длиной около 6 м и массой под центнер.

К экологически чистому транспорту можно отнести и педальные автомобили. Совсем недавно, в 2007 году, англичане могли подивиться на безмоторный лимузин длиной 36,69 м, в салоне которого 104 седока дружно крутили 208 педалей...



Не самый длинный, но вполне утилитарный велосипед на восемь седоков.

И ЭТО ВСЕ?

Чем глубже автор погружался в мир «длинномеров», тем больше необычной информации выуживал. Приведенными примерами этот многометровый сегмент далеко не исчерпывается. Так что в будущем обязательно появится повод вернуться к самым-самым длинным. Тем более что конструкторская мысль не стоит на месте и стремится к новым рекордам. ЗР



Первая любовь

Микролитражные автомобили, малогабаритные квартиры, но большие чувства! В путешествие на «Запорожце» отправился Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков.

Ну почему на этой вроде бы городской машинке хочется к морю – теплому Черному или прохладному Балтийскому? Моторчик скромный, тарахтит хоть весело, да громковато, багажник тоже совсем не гигантский. Разгадка, думаю, проста: для многих именно эта машина – символ первых автомобильных радостей, свободы, дальних и романтических путешествий!



СОВЕТСКАЯ НАРОДНАЯ

Серийное производство ЗАЗ-965 «Запорожец» начали в ноябре 1960 года. Мотор V4 развивал 23 л.с. при 4000 об/мин. С 1963-го выпускали модернизированный ЗАЗ-965А с мотором 27 л.с. Последний раз модель изменили в 1966-м, установив, в частности, 30-сильный двигатель. На экспорт в некоторые страны автомобиль шел под именем «Ялта» (Jalta). На базе ЗАЗ-965 создали несколько прототипов, в частности почтовый фургон 965С, а также семейство ЗАЗ-970 – фургон, пикап и минивэн вагонной компоновки. Всего до 1969 года построили чуть более 322 тысяч машин.

ПОПУЛЯРНАЯ МЕХАНИКА

Полчаса позора, зато – на работе! Анекдоты и шутки про «Запорожец» появились едва ли не одновременно с прототипом на ВДНХ. Еще бы: ну все не так, как у нормальных машин! Мотор – в багажнике, радиатора нет, двери открываются, как у старых, еще довоенных авто, а задние колеса стоят неприлично криво! Самые внимательные обнаружили: даже надпись на передке какая-то странная – «Запорожець». Не все сразу догадались: это по-украински.

Но соревнование в остроумии выдавало сильный интерес. Ведь машина, которую вот-вот начнут выпускать на бывшем заводе комбайнов «Коммунар» в Запорожье, специально рассчитана на автолюбителей-частников – их медленно, но неуклонно растущую армию. Обещают к тому же, что она будет доступна почти каждому труженику.

По нынешним отечественным меркам ЗАЗ-965 создали довольно быстро. Он, конечно, не был оригинальным: кузов и заднюю подвеску позаимствовали у популярного ФИАТ-600, переднюю – у «Фольксвагена-Жук», мотор походил на татровскую «воздушку», только сильно уменьшенную. Но, учитывая принципиальную для СССР новизну машины и необходимость организовать новое производство не только в Запорожье, но и в Мелитополе (двигатель), надо признать: уложились в сроки весьма сжатые. Проектирование начали осенью 1956-го (совместно НАМИ и МЗМА), в 1957-м появился первый прототип «Москвич-444» – сначала с импортным мотором, потом с отечественным мотоциклетным, а 18 июня 1959-го в Запорожье собрали первый пробный образец. Правда, до начала серийного производства прошло еще больше года.

Конечно, кругленький (немного грубоватое «горбатый» придет позже) автомобильчик был далек от идеала вообще и даже для советского человека в частности. Все, конечно же, мечтали о «Волге». Ну или хотя бы о «Москвиче». А тут еще в 1959-м в Сокольниках показали весь цвет американского автопрома. Как не похож на эти роскошные, огромные, сияющие хромом и ошеломляющие техническими характеристиками крейсе-



Дизайн в стиле «проще некуда». Но нашим предкам этого вполне хватало.

ры маленький, словно поджавший губы от обиды «Запорожец»! Но газеты и журналы настоятельно подчеркивают: догнать и перегнать США – не значит повторять все заокеанские перегибы.

Ну а на фоне европейских аналогов ЗАЗ-965, кстати, смотрелся вполне прилично: полностью независимые подвески – спереди торсионная, сзади пружинная (у ФИАТ-600, к слову, спереди рессора), четырехступенчатая коробка передач, мотор – 23 л.с. У того же ФИАТ-600 22 л.с., а у «пятисотого» и вовсе 13 л.с. Двигатель знаменитого «гадкого утенка» – «Ситроена-2CV» развивал 12,5 л.с. Лишь немецкие «Жук», БМВ-700 и «ДКВ-Юниор» оснащали моторами в 30 и более сил.

Впрочем, для советских людей куда важнее, что «Запорожец» стоит 1800 рублей новыми, а ведь «Москвич»-то – 2500, а «Волга» и вовсе баснословные 5100! Поэтому-то ЗАЗ-965 стал для большинства его покупателей первым автомобилем в жизни. Помните? Это почти как первая любовь с ее радостями и разочарованиями...

МОРЕ – ВПЕРЕДИ, МОТОР – СЗАДИ

Он вовсе не такой неудобный, как кажется на первый взгляд. По крайней мере для водителя и переднего пассажира. Хуже всего, что левой ноге мешает арка колеса, но напольные педали вполне приемлемы, к рычагу переключения передач с довольно большими ходами можно привыкнуть – не хуже, нежели на зарубежных заднемоторных аналогах. Тормоза без усилителя? Ерунда! Если уж на 21-й «Волге» и даже ГАЗ-51 ездили...

Чтобы терпеливо перенести разгон хотя бы до 60 км/ч, нужно чувство юмора и добродушие. При этом 27-сильный воздушник (это уже модернизированный ЗАЗ-965А 1967 года) тарахтит от души. Поначалу даже весело! Но представим себе путь к морю километров в пятьсот, а то и в тысячу! А ведь маленькие, тесненькие машинки во времена их молодости служили, как правило, именно дачными и отпускными!

Спина уже устает от хлипкого тщедушного «стульчика», тарахтение все больше давит на уши – при том, что даже для не полностью загруженного автомобиля 80 км/ч предел, максималка. Избаловался! Для многих семей в 1960-е поездка к морю на собственном «Запорожце» была огромным счастьем! Которому завидовали еще больше семей. Ну а мизерный багажник часто дополняли конструкцией (размерами скорее подходящей для «Волги») на крыше.

Летом на нормальных для «зазика» скоростях управляемость сносная – опять-таки не хуже, чем у зарубежной ровни. Но экстремизма машина не любит. Это быстро поняли те, кто выступал на ЗАЗ-965 в ралли. Да-да, в ралли! Скажем, знаменитый в СССР гонщик, неоднократный чемпион Союза и призер международных соревнований Стасис Брундза начинал спортивную карьеру именно на «горбатом» – и, как и некоторые иные спортсмены, испытал на прочность его крышу. Кстати, этот показатель у ЗАЗ-965 на высоте! Впрочем, подавляющему большинству владельцев куда важнее ремонтопригодность. Первый автомобиль в условиях дефицита мастерских и запчастей спо-





собствовал освоению навыков слесаря, моториста, даже жестянщика и маляра. Нехитрые манипуляции с силовым агрегатом (сначала опустить, потом вытянуть назад), и можно его ремонтировать – прямо в гараже или во дворе. Бывало, с помощью соседа двигатель доставляли даже домой! Там под неодобрительное гудение жены и заинтересованное щебетание наследников мотор воздушного охлаждения (зато течей нет!) ремонтировали, разбирая по цилиндрам. И вот общая семейная радость – машина снова на ходу!

Вещью в себе была автономная печка. Греет вне зависимости от температуры двигателя... когда работает. Свеча накаливания, регулятор... Звучит теперь так же экзотично, как «выставить зажигание» или «отрегулировать уровень в карбюраторе». Впрочем, зимой тогда ездили редко. Большинство «запорожцев» стояли на приколе – редко в гараже, чаще под брезентом во дворе, где нахальные мальчишки так и норовили сделать из машинки снежную горку...

...Съезжаю с шоссе на живописную лесную дорожку. Кстати, проходимость у «Запорожца» вполне приличная: минимальный дорожный просвет, как нынче у иных кроссоверов: 175 мм, а под двигателем и вовсе 200 мм. И ухабов подвеска не особенно боится. Вот и приехали. Только что вроде болела спина, уставали неприкаянная левая нога и уши. А вот теперь почему-то хочется ехать дальше!

МАЛЕНЬКИЙ АВТОМОБИЛЬ БОЛЬШОЙ ДЕРЖАВЫ

Берег моря или хотя бы реки, палатка, котелок, транзисторный приемник (у счастливчиков – рижская «Спидола»!) и, конечно, собственная машина: гимн автотуризму 1960-х. А может, и правда здесь поблизости – скажем, вон за той сосной – ждет романтическое приключение, а то и будущая судьба? Комедия «Три плюс два», где помимо пятерых одушевленных героев важные роли играют «Волга» и «Запорожец», при всей наивно-сладкой искусственности дух эпохи отражала довольно верно.

Не беда, что микролитражный «Запорожец» тесноват и шумен, не слишком быстр и не так чтобы уж очень надежен. Он ведь первый! А впереди большая и светлая жизнь – твоя личная и страны, которая строит все больше жилья, пусть пока малогабаритного, а за пару месяцев до старта серийного 965-го даже запустила в космос живых существ – собачек Белку и Стрелку!

Конечно, будущее окажется не совсем таким, как виделось. «Запорожцы» еще долго-долго были не музейными экспонатами, а семейным транспортом. А меняя хозяев, попадали, как правило, к тем, кто тоже только начинал автомобильную жизнь. Теперь «зазик» и их учил ездить, ремонтировать, красить. Прошло еще немало лет, прежде чем к «запорожцам» стали относиться как к забавным игрушкам, строя из них кабриолеты, спорткупе, стретчи. Или – наконец-то! – как к раритетам. Конечно, многие расставались со старыми, совсем уже не соответствующими ритму жизни «горбунами» без сожаления. Но теперь и они смотрят на эту голубенькую машинку с улыбкой и светлой грустью. Наверное, вспоминают первую любовь с ее восторгами, радостями, обидами и разочарованиями... **ЗР**

Редакция благодарит за помощь в съемке Наталью Голованову и Павла Залазаева, а также мастерскую «Колеса истории» за предоставленный автомобиль.

За рулем

№08 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 938-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов (зав. отд.), Максим Сачков, Анатолий Фомин (зав. отд.)
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Евгений Ветохин (цвет)
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Сергей Долгин, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 961-11-59
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207х270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 430 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

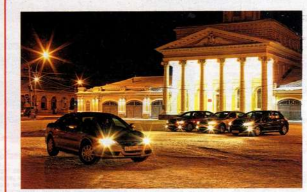
Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Ближе к земле

Вот и стало одним кроссовером больше. Новый «КИА-Соренто» вскоре прибывает в Россию. Однако наш корреспондент познакомился с автомобилем еще на его родине.



На 66 градусов жарче

После испытаний в мороз –33°С (ЗР, 2009, № 4) мы отправили редакционные машины на знойный юг. Продолжим климатические испытания, но теперь проверим системы кондиционирования, вентиляции, комфорт салона, пылезащищенность и т. д.



Прямо по курсу

Обзор навигаторов, тест зимних шин, экспертиза аккумуляторов, контроль бензина – тематический диапазон раздела «Компоненты».

Дуэль на маркерах

85 сил «СЕАТ-Ибица» и 240 «лошадок» «Опеля-Астра OPC» сравниваем в условиях пейнтбола.

